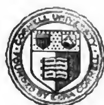
POSTARCHIV





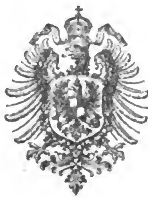

Cornell University Library
HE 6991.P85
Postarchiv.
3 1924 015 253 101

Deutsches Postarchiv.

Beihefte

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.



Erster Jahrgang.

Berlin, 1873.
Verlag der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei
(R. v. Decker).



Inhalts-Verzeichniß.

I. Postwesen.*)

A. Europäische Länder.

1. Deutsches Reich.

*) Anmerkung. Die mit einem * bezeichneten Artikel sind »Kleine Mittheilungen«.

2. Belgien.

3. Frankreich.

4. Großbritannien und Irland.

Seite

5. Italien.

6. Niederlande.

7. Oesterreich-Ungarn.

8. Rußland.

9. Schweiz.

10. Spanien. Portugal.

B. Außereuropäische Länder.

II. Eisenbahnwesen.

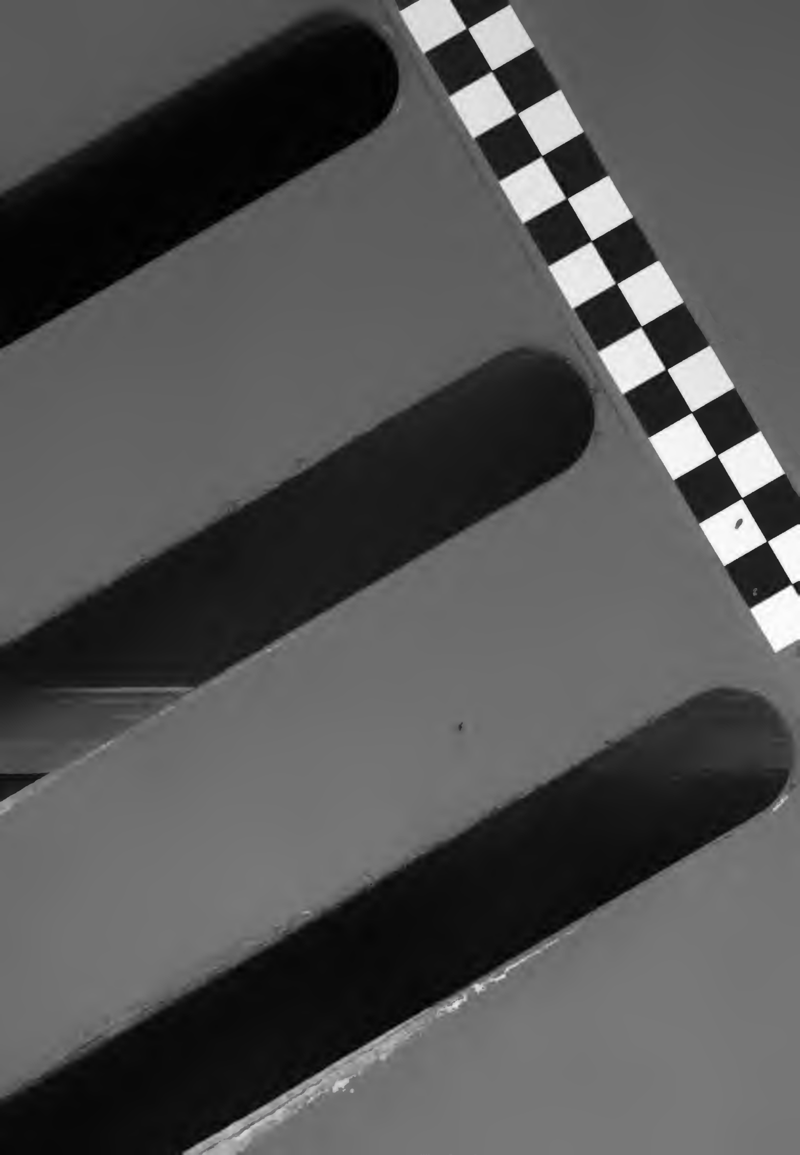
III. Telegraphie.

IV. Schifffahrt. Kanäle. Luftschifffahrt. Taubenposten.

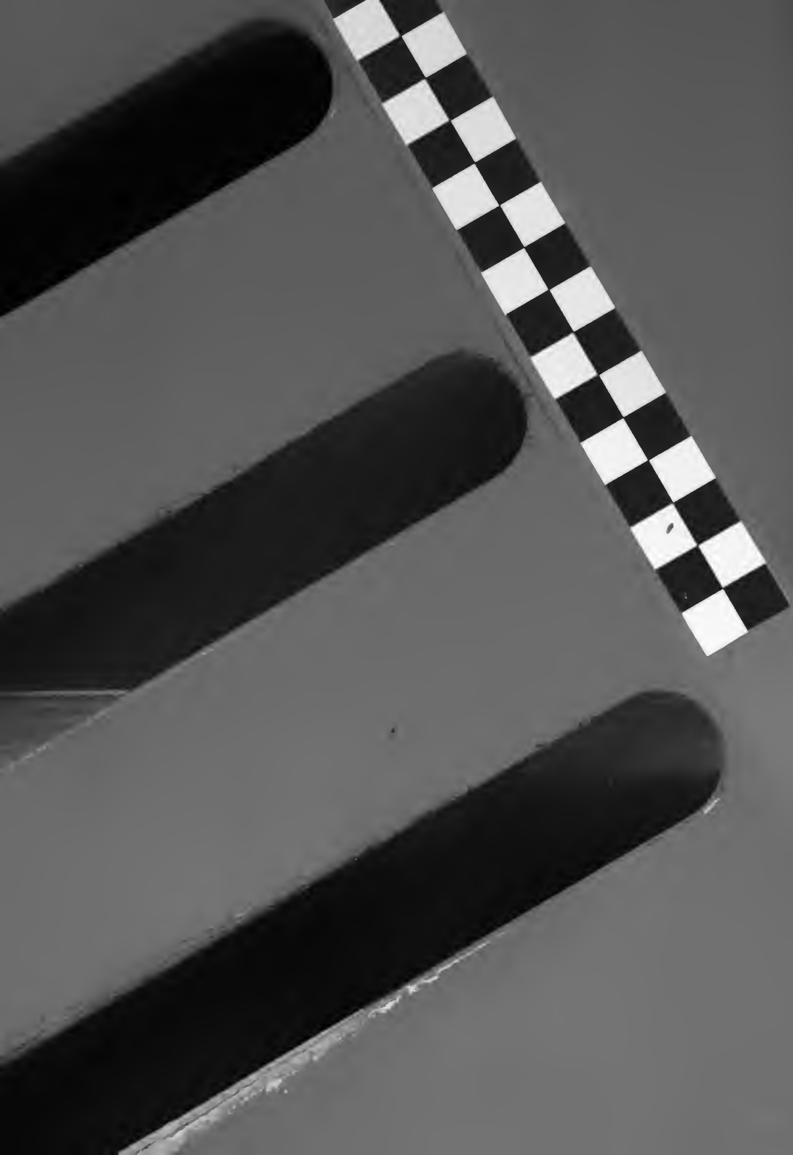
V. Literatur des Verkehrswesens.

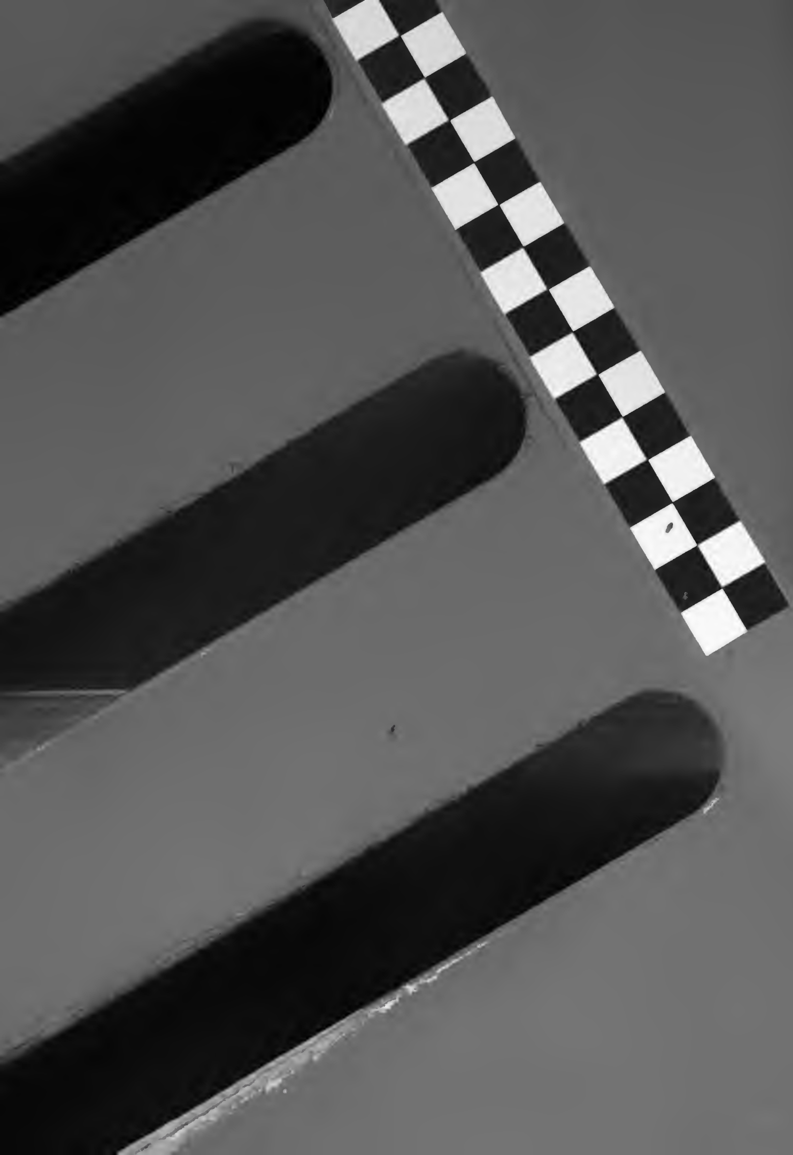
VI. Volkswirthschaftliches und Staatswissenschaften.

VII. Geographie und Ethnographie.

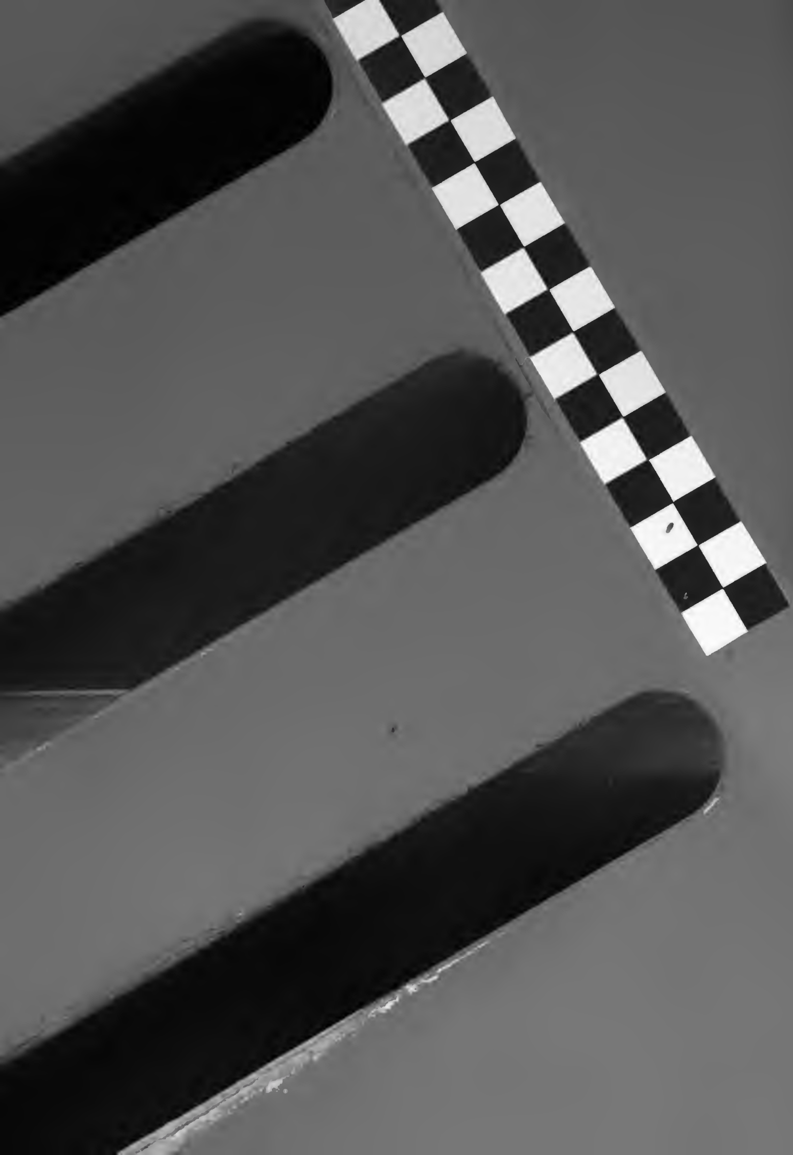


Archiv

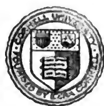












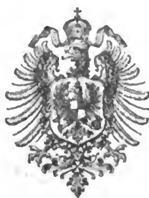


Deutsches Postarchiv.

Beihefte

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.



Erster Jahrgang.

Berlin, 1873.
Verlag der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei
(R. v. Decker).

Archiv für Post und Telegraphie.



Inhalts-Verzeichniß.

I. Postwesen.*)

A. Europäische Länder.

1. Deutsches Reich.

*) Anmerkung. Die mit einem * bezeichneten Artikel sind »Kleine Mittheilungen«.

2. Belgien.

3. Frankreich.

4. Großbritannien und Irland.

Seite

5. Italien.

6. Niederlande.

7. Oesterreich-Ungarn.

8. Rußland.

9. Schweiz.

10. Spanien. Portugal.

B. Außereuropäische Länder.

II. Eisenbahnwesen.

III. Telegraphie.

IV. Schifffahrt. Kanäle. Luftschifffahrt. Taubenposten.

V. Literatur des Verkehrswesens.

VI. Volkswirthschaftliches und Staatswissenschaften.

VII. Geographie und Ethnographie.

VIII. Aufsätze und Notizen vermischten Inhalts.



Deutsches Postarchiv.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 1. Berlin, Januar. 1873.

Inhalt:

I. Actenstücke und Aufsätze.

1. Die neue Geschäftsordnung für das General-Postamt des Deutschen Reichs.

Der im raschen Steigen begriffene Umfang der von dem General-Postamte des Deutschen Reichs zu erledigenden Geschäfte hat bekanntlich vor Kurzem zu einer Aenderung in der Organisation der obersten Postbehörde geführt. Die Allerhöchste Ordre vom 16. November 1872, mittelst deren des Kaisers und Königs Majestät die Errichtung von zwei besonderen Abtheilungen des General-Postamts zur Erledigung der laufenden Geschäfte des technischen Dienstes bz. der Etats- und Kassenverwaltung anzuordnen geruht haben, ist mit den bezüglichen Actenstücken im vorjährigen Postamtsblatte veröffentlicht worden. Der neuen Eintheilung entsprechend ist der Dienstbetrieb bei dem General-Postamte durch eine neue Geschäftsordnung geregelt worden, welche wir im Nachfolgenden mittheilen.

Geschäftsordnung für das Kaiserliche General-Postamt.

I. Organische Eintheilung.

Die Haupteintheilung der Geschäfte erfolgt nach drei Kategorien.

Die erste Kategorie umfaßt diejenigen Sachen, welche der unmittelbaren Erledigung durch den General-Postdirector selbst bz. unter dessen spe-

cieller Leitung vorbehalten sind, bei denen also eine Mitwirkung der durch die Allerhöchste Ordre vom 16. November 1872 bei dem Reichs-General-Postamte errichteten Abtheilungen nicht stattfindet.

Der zweiten Kategorie gehören die durch Vermittelung der technischen Abtheilung zu erledigenden Sachen an.

Die dritte Kategorie begreift die durch Vermittelung der Abtheilung für das Etats- und Kassenwesen zu erledigenden Sachen.

A. Erste Kategorie.

Für die Erledigung, bz. Revision und Zeichnung durch den General-Director werden allgemein vorbehalten alle Sachen, welche betreffen:

1) Gegenstände von principieller Wichtigkeit oder von erheblich finanzieller Bedeutung, sowie ungewöhnliche Vorkommnisse;
2) die Vorbereitung der auf das Postwesen bezüglichen Gesetzesvorlagen;
3) sonstige Gegenstände, bei welchen der Bundesrath und der Reichstag concurriren;
4) die Reichstagsbeschlüsse und die dem Reichstage vorgelegten Petitionen in Bezug auf den Postdienst;
5) die allgemeine Organisation der Postverwaltung;
6) die Geschäftsordnung und Geschäftsvertheilung beim General-Postamte;
7) die Postvertrags-Verhältnisse zu anderen Staaten, mit Ausschluß der laufenden Ausführung der Verträge und der Abrechnungen;
8) die Concessionirung neuer Eisenbahnen, die Staatsverträge bezüglich der Eisenbahnen, ferner den Abschluß neuer Verträge mit Eisenbahnverwaltungen und Dampfschiffsunternehmungen, sowie die auf das Verhältniß zu den Eisenbahnverwaltungen 2c. bezüglichen wichtigeren Gegenstände;
9) die Verhältnisse zur Reichs-Telegraphenverwaltung mit Ausnahme der laufenden, regelmäßig wiederkehrenden Angelegenheiten, wie z. B. der Vereinigung oder Trennung von Post- und Telegraphenanstalten an den einzelnen Orten;
10) die Handelskammerberichte und generelle Anträge der Handelskammern;
11) die wichtigeren Personalangelegenheiten der Beamten;
12) die Dienstreisen der Ober-Postdirectoren außerhalb ihrer Amtsbezirke;
13) neue Einrichtungen und Erfindungen;
14) den An- und Verkauf von Grundstücken oder die sonstige Abtretung von Grundstücken;
15) den Aufbau oder Ausbau der Postgebäude für Rechnung der Postkasse;
16) die miethsweise Beschaffung von Gebäuden oder Räumen für die Ober-Postdirectionen und die größeren Postämter;
17) Veränderungen in der Benutzung der Räume in den ärarischen Postgebäuden zu Berlin;
18) das Feldpostwesen.

Ferner sind aus den, in den beiden Abtheilungen zur Bearbeitung gelangenden Materien dem General-Director zur Revision und Zeichnung vorzulegen:

19) die Immediatberichte;

20) die Vorlagen an das Reichskanzler-Amt (an die anderen Abtheilungen desselben nur dann, wenn wichtigere Sachen in Betracht kommen);
21) die Sachen, welche Namens des Fürsten Reichskanzlers, des Herrn Präsidenten des Preußischen Staatsministeriums, oder unter der Firma des Reichskanzler-Amts ergehen;
22) der Schriftwechsel mit anderen Bundesregierungen, mit den Preußischen Ministerien (mit den Abtheilungen derselben nur soweit, als wichtigere Sachen in Betracht kommen), mit dem Rechnungshofe, dem Hofmarschallamte, der Seehandlung, Bank, der General-Ordenscommission und den übrigen Centralbehörden, sowie mit den Oberpräsidenten;
23) alle Sachen, bei denen Gefahr im Verzuge ist und die Zeichnung durch den General-Postdirector zur Beschleunigung dient;
24) die vom General-Postdirector beim Eingange mit × bezeichneten oder zum Vortrage bestimmten Sachen, sowie die Verfügungen 2c., welche sonst noch auf Conferenzbeschlüssen beruhen; bei den zur Rücksprache bestimmten Sachen wird, falls die Revision und Zeichnung durch den General-Director erfolgen soll, das Zeichen × hinzugefügt werden;
25) die Sachen, von denen der Abtheilungsdirigent oder der Referent aus besonderen Gründen wünscht, daß sie vom General-Postdirector gezeichnet werden, und welche zu dem Ende am Rande des Concepts in hervortretender Weise die Bezeichnung: »G. D.« zu erhalten haben;
26) die öffentlichen Bekanntmachungen von allgemeinem Interesse;
27) die General- und die Circular-Verfügungen.

Außerdem gelangen an den General-Postdirector zur Ertheilung des imprimatur:

jedesmal das Postamtsblatt und das Postarchiv (bisheriger nichtamtlicher Theil des Postamtsblatts); sowie

zur Kenntnißnahme und nach Befinden zur weiteren Bestimmung:

a) die monatlichen Rechnungsabschlüsse der Postverwaltung, bevor dieselben an das Reichskanzler-Amt gelangen;
b) eine vierteljährlich von dem Post-Abrechnungsbüreau anzufertigende Zusammenstellung der in dem abgelaufenen Vierteljahr vereinnahmten bz. verausgabten Resultate der Abrechnungen mit dem Auslande, nach den einzelnen Ländern geordnet;
c) die vierteljährliche Nachweisung über die Zahl der eingetretenen Posteleven und Postgehülfen;
d) in halbjährlichen Terminen eine fortlaufend zu führende Uebersicht der in jedem der Ober-Postdirectionsbezirke liquidirten Reisekosten und Diäten;
e) die zum Ankaufe für die Bibliothek des General-Postamts empfohlenen Werke;
f) die Verordnungsblätter und Generalberichte sämmtlicher fremden Postverwaltungen, das Ministerialblatt für die innere Verwaltung, das Justiz-Ministerialblatt, das Armee-Verordnungsblatt, das Militair-Wochenblatt, das Handelsarchiv, das Centralblatt der Abgaben- und Gewerbegesetzgebung, die Deutsche Eisenbahnzeitung, die Verhandlungen des Gewerbevereins in Preußen, die Zeitung für Bauwesen, und die

übrigen, für die Zwecke des General-Postamts beschafften Zeitungen und periodischen Zeitschriften, sei es vollständig oder in Ausschnitten, Auszügen ꝛc., je nach besonderer Anordnung.

B. Zweite Kategorie.

Der zweiten Kategorie, mithin dem Geschäftskreise der technischen Abtheilung, gehören an:

1) die auf die Ausführung und Handhabung der Postgesetze, Reglements, Instructionen ꝛc. bezüglichen laufenden Sachen;
2) die Herausgabe der Postdienst-Instruction, der Instructionen für Unterbeamte, Landbriefträger, Postillone ꝛc., sowie die fortlaufenden Berichtigungen derselben ꝛc.;
3) die auf die Redaction des Postamtsblatts und des Postarchivs bezüglichen formellen Geschäfte;
4) die Errichtung von Postanstalten, unter Beobachtung der in jedem Jahr mit Rücksicht auf die Etatsverhältnisse und auf allgemeine Gesichtspunkte dieserhalb gegebenen besonderen Richtschnur;
5) der Postdienstbetrieb bei den Postanstalten im Allgemeinen;
6) das Posttaxwesen, die Herausgabe der Tarife für das In- und Ausland;
7) die zollamtliche Behandlung der Postgüter;
8) die Angelegenheiten bezüglich der postamtlichen Insinuationen gerichtlicher und außergerichtlicher Verfügungen;
9) der Postanweisungs-, Postvorschuß- und Postmandats-Verkehr;
10) die Angelegenheiten der Orts- und Landbriefbestellung, sowie der Packetbestellung;
11) die Vereinigung der Poststellen mit Steuer-, Eisenbahn- und Telegraphenstellen;
12) das Postcourswesen in allen seinen Beziehungen (Anlegung und Benutzung der Posten, Benutzung der Eisenbahnen, Postdampfschiffswesen, Wege- und Trajectverhältnisse, Speditionswesen);
13) die Wahrnehmung der Vertragsverhältnisse mit den Eisenbahnverwaltungen und der laufenden Beziehungen zu denselben;
14) die Angelegenheiten der ambulanten Büreaus auf den Eisenbahnen und Postdampfschiffen;
15) das Postfuhrwesen, einschließlich der Extraposten und Estafetten;
16) die Angelegenheiten der activen Postillone;
17) die Postwagen- und Coursinventarien-Sachen;
18) das Uniforms- und Montirungswesen, die Büreau-Inventarien, Utensilien, Druckmaterialien, Amtsbibliotheken;
19) die Poststatistik;
20) die Behandlung von Beraubungs- und Verlustfällen und der daran sich knüpfenden Regreßangelegenheiten und gerichtlichen Untersuchungen und Prozesse;
21) die Behandlung von Post- und Portodefraudationen;
22) die Beschwerden in Bezug auf die Handhabung des technischen Postdienstes.

Sofern unter den vorstehend sub 1 bis 22 aufgeführten Gegenständen sich solche befinden, welche nach Maßgabe der Festsetzungen sub A. zur Erledigung durch den General-Postdirector zu gelangen haben, werden dieselben gleich bei der Zuschreibung demgemäß bezeichnet (cfr. die Bestimmungen unter II. Geschäftsgang).

Der technischen Abtheilung sind folgende Büreaus zugewiesen:

das Instructionsbüreau,
das Auslandsbüreau,
das Controlbüreau der Postanweisungen und Postvorschüsse,
das Coursbüreau,
das Postzeugamt und
das Büreau für Poststatistik.

C. Dritte Kategorie.

Der dritten Kategorie, mithin dem Geschäftskreise der Abtheilung für das Etats- und Kassenwesen gehören an:

1) das Etats-, Kassen- und Rechnungswesen in allen seinen Beziehungen, namentlich was Veranschlagung, Sicherstellung der Einnahmen und Justification der Ausgaben, Rechnungslegung, Jahresübersichten, Kassenextracte, Abnahme der bezüglichen Jahresrechnungen u. s. w. betrifft;
2) die Abrechnungen mit den fremden Postverwaltungen;
3) Gewährung von Zuschüssen aus der Berliner Ober-Postkasse an andere Ober-Postkassen;
4) die Umwandlung von Postanstalten in solche einer anderen Klasse;
5) die Portofreiheitssachen;
6) Postfreimarken, Postcouverts, Streifbänder, Postkarten;
7) Wechselstempel-Debitssachen;
8) Mitwirkung der Ober-Postkassen für die allgemeinen Zwecke der Reichs-Finanzverwaltung;
9) die auf Abschnitt VIII und XII der Postdienst-Instruction (Kassen- und Rechnungswesen der Postanstalten und Ober-Postkassen) bezüglichen Sachen;
10) Zeitungs-, Gesetzblatts- und Regierungs-Amtsblattswesen;
11) Zeitungssteuer-Angelegenheiten;
12) Stempel-Angelegenheiten;
13) Münz-, Geldcours- und Papiergeld-Angelegenheiten;
14) die Personalien von Beamten und Unterbeamten, soweit es sich nicht um das Feldpostpersonal handelt;
15) die Versorgung der invaliden Offiziere als Postamts-Vorsteher;
16) die auf die Examina im Bereich der Postverwaltung bezüglichen Angelegenheiten;
17) die Versorgung und Anstellung der Militairpersonen vom Feldwebel abwärts;
18) Anträge und Beschwerden wegen Beschlagnahme des Diensteinkommens der Beamten, wegen Versagung des ihnen zustehenden Gehalts ꝛc.;

19) Disciplinarsachen und Reclamationen wegen Bestrafung von Beamten und Unterbeamten;
20) die Wittwenkassen-, Urlaubs-, Cautions- und Besteuerungs-Angelegenheiten;
21) die Normirung der Fahrtgelder für Beamte und Unterbeamte im Postbeförderungsdienste;
22) die auf die Posthäuser und gemietheten Postdienstlocalien bezüglichen Angelegenheiten;
23) Postarmen-, Unterstützungs- und Waisenhaus-Angelegenheiten;
24) Sachen der Kaiser Wilhelm-Stiftung;
25) das Lebensversicherungswesen der Postbeamten 2c.;
26) die Angelegenheiten der Spar- und Vorschußvereine der Postbeamten 2c.

Sofern unter den vorstehend sub 1 bis 26 aufgeführten Gegenständen sich solche befinden, welche nach Maßgabe der Festsetzungen sub A. zur Erledigung durch den General-Postdirector zu gelangen haben, werden dieselben gleich bei der Zuschreibung demgemäß bezeichnet (cfr. die Bestimmungen unter II. Geschäftsgang).

Der Etats- und Kassen-Abtheilung sind folgende Büreaus zugewiesen:

das Rechnungsbüreau;
das Personalbüreau,
das Baubüreau,
das Post-Abrechnungsbüreau mit dem Auslande,
das Post-Zeitungsamt.

II. Geschäftsgang.

1. Alle beim General-Postamte eingehenden Sachen gelangen, auch wenn sie in einzelnen Fällen an eine Abtheilung desselben adressirt sein sollten, durch Vermittelung des Directorialbüreaus an den General-Postdirector.

Das eben erwähnte Büreau öffnet die Briefe, bedruckt die Piecen mit dem Präsentationsstempel und schreibt dieselben zu

a) je nach den oben erwähnten drei Kategorien durch Angabe der Buchstaben
G. (General-Director),
T. (Technische Abtheilung),
E. (Etats- und Kassenabtheilung),
welche neben den Präsentationsstempel zu setzen sind, und

b) nach Maßgabe des besonderen Referatenverzeichnisses, unter Beisetzung der daraus ersichtlichen Chiffre der betreffenden Referenten und Correferenten.

Sodann gelangen sämmtliche Sachen zunächst an den General-Director.

2. Der General-Director nimmt von dem Inhalt der Schriftstücke Kenntniß, ändert nach Umständen die Zuschrift ab, versieht die Piecen, soweit er es für nöthig erachtet, mit den Zeichen X, gf. R., gf. V., oder auch mit Randvermerken über die Hauptrichtung, in welcher die Erledigung zu erfolgen hat.

Hierauf geschieht die Ueberweisung an die Journale.

3. Die Journale werden den obigen Bezeichnungen G., T., E. entsprechend geführt. Einstweilen jedoch und so lange es nicht thunlich ist, der Absicht gemäß die gesammte, jetzt aus vier Abtheilungen bestehende Registratur in ein Local zu vereinigen, was erst mit dem Zeitpunkte der Uebersiedelung in das neue General-Postamts-Gebäude geschehen kann, werden die Journale A., B., C. und D. beibehalten. Das Directorialbüreau wird deshalb für die Zwischenzeit die eingehenden Sachen, außer mit der Bezeichnung für die neuen Abtheilungen, von dieser durch einen Strich getrennt, auch mit der Angabe der Buchstaben bz. A., B., C. oder D. versehen.

Die Journalisirung beginnt um 8 Uhr Morgens; die Vorbereitung der Sachen in der Registratur muß bis spätestens 11 Uhr Vormittags beendigt sein. Die unter I. A. Nr. 1—18 bezeichneten Sachen, d. i. die G.-Sachen, gehen unter Beifügung der Acten direct an die Referenten; die Sachen der Abtheilungen T. und E. dagegen werden ohne die Acten den Abtheilungsdirigenten vorgelegt, welche von dem Inhalte Kenntniß nehmen und die Sachen sodann mit thunlichster Beschleunigung an die Registratur zurückgelangen lassen. Letztere legt dieselben demnächst unverzüglich mit den vorher bereitgestellten Acten den Referenten vor.

Sind beide Abtheilungen bei einer Sache betheiligt, so kommt dieselbe zunächst an die bei der Zuschrift vorangestellte Abtheilung.

Sachen, die zum Vortrage geschrieben sind, werden von der Registratur wenn die beiden Abtheilungen concurriren, zunächst der bei der Zuschrift in zweiter Reihe aufgeführten Abtheilung vorgelegt.

Im Interesse der Beschleunigung des Geschäftsganges kommen gegenüber dem bisherigen Verfahren bei der Journal- und Registratur-Führung und bei den Geschäften der Geheimen Kanzlei folgende Vereinfachungen zur Ausführung:

a) Die Eintragungen in das Hauptjournal geschehen möglichst abgekürzt; nur das Charakteristische wird darin aufgenommen.

b) Das Actenrubrum wird nur nach Benennung der betreffenden Acten, nicht auch in Zeichen angegeben.

c) Das Acten-Ausgabejournal dient nur noch für diejenigen Fälle, in denen Actenstücke außergewöhnlich vorgelegt werden.

d) Control- (Vorlege-) Bogen vor jedem Actenstücke kommen nicht mehr zur Anwendung.

e) Ueber Sammelsachen werden behufs Festhaltung der gestellten Termine Controlbogen geführt; dies geschieht auch dann, wenn nicht an sämmtliche, sondern nur an einige Ober-Postdirectionen verfügt worden ist. Dagegen findet die Notirung der Journalnummern zur Seite der bezüglichen Concepte nicht mehr statt.

f) In das Conceptenjournal werden fortan im Wesentlichen nur die Generalien eingetragen. Ueber Spolien-, Verlust- und Reclamationssachen können besondere Listen mit fortlaufenden Nummern geführt werden.

g) Die Sachen gehen nicht auf jedem Stadium ihrer Bearbeitung durch das Journal; sie gelangen vielmehr direct vom Referenten an den Correferenten, vom ersten Correferenten an den zweiten und ebenso direct an den Abtheilungs-Dirigenten, oder an den General-Director, und

schließlich von den Letzteren an die Geheime Kanzlei; sie kommen also erst von der Geheimen Kanzlei wieder an das Journal zurück.

h) Reproducte über Sachen, die nicht unbedingt bis zu einem gewissen Termine erledigt sein müssen, bei welchen also auf der Adreßseite der zum Grunde liegenden Concepte der Termin der Erledigung nicht als »genau« einzuhaltender bezeichnet ist, werden nicht journalisirt, sondern ohne Nummer dem Referenten vorgelegt. Erst dann, wenn das Reproduct ein Excitatorium zur Folge hat, erhält das letztere eine Journalnummer. Wird die Sache hingegen zum weiteren Zurücklegen bestimmt, so unterbleibt die Journalisirung, und es erfolgt nur die Berichtigung des Terminjournals.

Die Excitatorien an die Ober-Postdirectionen werden, soweit nicht im einzelnen Falle von dem Referenten etwas Anderes bestimmt wird, unter Benutzung eines entsprechenden Formulars, gleich in der Reinschrift seitens der Expedition ausgefertigt; die Anfertigung von Concepten zu solchen Excitatorien findet nicht weiter statt.

i) In der Geheimen Kanzlei wird ein Hauptjournal über sämmtliche eingehende Sachen von dem Geheimen Kanzleidirector geführt, sowie ein Journal zur Abquittirung durch die Beamten der Registratur bei Rückempfang der Sachen. Des Journals über den Verbrauch der Stempel bedarf es nicht.

4. Die unter I. A. Nr. 23 und 24 bezeichneten Sachen gehen nicht durch die Hände des Dirigenten der betreffenden Abtheilung, sondern gelangen direct an den Referenten; auch werden die von diesem anzugebenden Verfügungen 2c. ebenfalls unmittelbar dem General-Director vorgelegt. Sofern diese Sachen von einem weitern Interesse sind, werden dieselben sofort nach der Erledigung dem betreffenden Dirigenten zur nachträglichen Kenntnißnahme vorgelegt. Zu dem Ende wird das betreffende Concept seitens des Referenten mit entsprechendem Vermerke versehen.

Diejenigen in den Abtheilungen bearbeiteten Sachen, welche zur Revision und Zeichnung des General-Directors zu bringen sind, werden am Rande unterhalb der Angabe der Correferenten mit G. D. bezeichnet.

5. Nachdem die Referenten und Correferenten in den Abtheilungen vom Directorialbüreau bezeichnet sind, werden Abänderungen in den Zuschriften von den Dirigenten nicht vorgenommen, es sei denn, daß es sich um offenbare Versehen handelt.

Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Dirigenten und den bei Bearbeitung einer Sache betheiligten Mitgliedern sind, wenn sie nicht auf kurzem Wege erledigt werden können, in der Conferenz des General-Postamts zur Entscheidung zu bringen.

Schleunige Sachen kann der Abtheilungs-Dirigent in Abwesenheit der betreffenden Referenten unmittelbar erledigen oder bearbeiten lassen; die Sachen sind aber dann nachträglich den Referenten und Correferenten zur Kenntnißnahme vorzulegen, falls ein weiteres Interesse sich daran knüpft.

6. Ein Schriftwechsel der Abtheilungen unter sich oder mit dem General-Postdirector findet nicht statt. Ebenso wenig halten die Abtheilungen besondere Sitzungen ab.

7. Solche vom General-Postdirector oder einem der Abtheilungs-Dirigenten zu vollziehende Schriftstücke, welche in fremden Sprachen ausgefertigt werden, sind, nachdem sie im Deutschen Text vollzogen worden, auch in der Uebersetzung dem General-Director, bz. dem betreffenden Abtheilungs-Dirigenten zur Vollziehung vorzulegen.

8. Bei den, dem Fürsten Reichskanzler vorzulegenden Concepten ist von dem Vermerk »Cito« nur in ganz besonders dringenden Fällen Gebrauch zu machen; der Vermerk »Citissime« ist, der Bestimmung des Fürsten Reichskanzlers gemäß, jederzeit blau und roth zu untersteichen und durch den Referenten zu paraphiren.

9. Anlagen zu einem Concepte oder einer br. m. Verfügung rc. sind nur soweit, als sie zur Absendung bestimmt werden, der Zahl nach und unter Umständen, um jedem Zweifel der Kanzleibeamten vorzubeugen, auch dem Object nach charakteristisch zu bezeichnen. Einer Notiz über die Zahl der in einem Concepte überhaupt beruhenden Anlagen bedarf es nicht; Werthpapiere, Documente rc. sind dagegen am Kopfe der Expedition speciell zu bezeichnen.

Bei der Absendung der br. m. Sachen hat die Geheime Kanzlei darauf zu achten, daß nicht etwa Concepte und andere Schriftstücke, die während der Bearbeitung der Sache im General-Postamte aus dem Bereich der Acten desselben entnommen sind und der abzusendenden Piece noch beiliegen, mit zur Absendung gelangen, solche Schriftstücke vielmehr an die Registratur zurückgegeben werden.

10. Die Ausfertigungen unter der Firma des General-Postamts ergehen wie folgt:

a) wenn der General-Postdirector vollzieht,
»Kaiserliches General-Postamt«
oder
»Kaiserlich Deutsches General-Postamt«;

b) wenn der Dirigent einer Abtheilung vollzieht,
»Kaiserliches General-Postamt,
Technische Abtheilung«
bz.: »Kaiserliches General-Postamt, Etats- und Kassen-Abtheilung«.

Sind beide Abtheilungen betheiligt, so zeichnet, wenn die Sache nicht zur Vollziehung durch den General-Postdirector gelangt, diejenige Abtheilung, welche bei der Zuschrift voransteht.

11. In Abwesenheits- oder Behinderungsfällen des General-Postdirectors oder der Abtheilungs-Dirigenten werden die näheren Festsetzungen bezüglich der Vertretung von dem General-Postdirector getroffen.

12. Als Präses der Examinations-Commission des General-Postamts fungirt einer der beiden Abtheilungs-Dirigenten nach näherer Bestimmung.

13. Ueber die Organisation des beim Ausbruch eines Krieges in Wirksamkeit tretenden, und bis zur Abwickelung der desfallsigen Angelegenheiten in Function verbleibenden Feldpostdepartements bleibt die Bestimmung für den betreffenden Fall vorbehalten.

14. Das Curatorium der unter B. und C. aufgeführten Büreaus des General-Postamts führen die betreffenden Referenten nach näherer Bestimmung.

15. Die Commission für die Lebensversicherungen der Postbeamten und Postunterbeamten — Postversicherungs-Commission — bleibt in ihrem bisherigen Geschäftskreise bestehen.

16. Sitzungen finden statt:

a) im Reichskanzler-Amte auf vorangegangene Anmeldung seitens des General-Postdirectors nach Bestimmung des Herrn Präsidenten des Reichskanzler-Amts;

b) im General-Postamte für gewöhnlich an jedem Dienstag und Freitag von 11 Uhr Vormittags ab.

17. Der Actenwagen für die Mitglieder und Hülfsarbeiter des General-Postamts wird

Morgens um 8 Uhr und

Nachmittags zwischen 3 und 4 Uhr,

und zwar Morgens von der Geheimen Kanzlei und Nachmittags von der Geheimen Registratur abgefertigt.

Der Begleiter des Actenwagens hat sich vor Antritt jeder Fahrt bei dem General-Postdirector bz. dessen Stellvertreter und im Directorialbüreau zu melden.

18. Botengänge zum Geschäftslocale des Reichskanzler-Amts finden bis auf Weiteres statt:

Vormittags um 10 Uhr und

Mittags um 12½ Uhr.

Die Abfertigung des Boten erfolgt seitens der Geheimen Kanzlei.

Der Bote hat sich vor Antritt eines jeden Ganges bei dem General-Postdirector bz. dessen Stellvertreter und im Directorialbüreau zu melden, woselbst ihm auch diejenigen der neu eingegangenen Sachen übergeben werden, welche dem Herrn Präsidenten des Reichskanzler-Amtes vorzulegen sind, und die zu diesem Behuf in besonders dazu bestimmte Mappen nach der Anordnung des General-Postdirectors eingelegt werden.

Alle Transportmappen müssen stets unter Verschluß gelegt werden.

19. Wenn in den Abtheilungen bei Schluß der gewöhnlichen Dienststunden (3 Uhr) Cito- oder Citissime-Concepte vorliegen, welche noch mit den Zügen und Posten an demselben Abend abgehen sollen, so sind die betreffenden Munda dem General-Director zur Vollziehung vorzulegen, und demgemäß auf Bogen, welche die Abtheilungsvignette nicht tragen, zu mundiren. Zum Anhalt für die Geheime Kanzlei sind die derartigen Concepte mit G. D. in hervortretender Weise zu bezeichnen.

20. So weit durch die vorstehenden Festsetzungen nicht Abänderungen getroffen sind, bleiben die bisherigen Bestimmungen über den Geschäftsgang, die Dienstformen, Amtsstunden u. s. w. in Wirksamkeit. Dasselbe gilt von den für die einzelnen Commissionen und Büreaus, die Registratur, die Geheime Kanzlei 2c. bestehenden besonderen Instructionen und Geschäftsregulativen.

Berlin, den 22. November 1872.

Der Kaiserliche General-Postdirector.

(Unterschrift.)

2. Das neue Postgebäude in London.

Das neue Gebäude, welches sich in den letzten beiden Jahren an der Westseite von St. Martin's-le-Grand erhoben hat, nähert sich jetzt rasch seiner Vollendung, und in dem Maße, wie der Wald von Baugerüsten allmählich verschwindet, treten die schönen Formen des neuen Postgebäudes mehr und mehr hervor. Die Grundfläche des Gebäudes bildet ein Parallelogramm, dessen östliche (Front-) Seite dem gegenüberliegenden Hause von Sir Robert Smirke genau parallel läuft. Das Gebäude selbst zeigt den klassischen oder vielmehr den Italienischen Styl; es ist, mit Einrechnung des Erdgeschosses, fünf Stockwerke hoch, und jedes Stock hat eine Höhe von 16 Fuß*) (4,88 Meter), mit Ausnahme des obersten Geschosses, dessen Höhe etwa 20 Fuß (6,10 Meter) beträgt. Der Grundriß des Gebäudes bildet zwei neben einander liegende Quadrate. Auf den beiden inneren Höfen werden sich künftig die Maschinen und Kessel für die 23 pneumatischen Röhren befinden, zur Uebermittelung von geschriebenen Depeschen an die Unterämter in der Hauptstadt und deren Umgebung. Die Räume eines jeden Stockwerks sind durch hohe, weite Corridore (jeder an 210 Fuß lang = 64 Meter) verbunden; die Corridore führen an den Innenseiten entlang um das ganze Gebäude, und drei steinerne Haupttreppen ermöglichen zwischen den verschiedenen Stockwerken eine leichte und rasche Communication. Ueberall ist besondere Sorge für Geräumigkeit, Helligkeit und Ventilation getragen.

Das neue Gebäude wird nicht nur das Telegraphen-Departement und dessen Personal, sondern auch allgemein ausgedrückt, den administrativen Theil der Postverwaltung selbst aufnehmen.

Ursprünglich hatte man beabsichtigt, die Abtheilungen für die Sparkassen und für die Retourbriefe, sowie das Postanweisungsamt dahin zu verlegen; später aber fand man es unausführbar, diesen drei Geschäftszweigen hinreichenden Raum zu gewähren, so daß dieselben einstweilen in ihren bisherigen Localen verbleiben werden. Das Gebäude umfaßt eine Anzahl Geschäftszimmer für den General-Postmeister, die Assistenten und den Privatsecretair desselben, ferner einen schönen, großen Empfangsraum für Deputationen 2c. und ebenso ansehnliche Geschäftslocale für den Secretair des Postamts (Mr. Tilley), den zweiten Secretair (Mr. Scudamore), welcher dem Telegraphen-Departement vorsteht, und für den Chef der Kassen- und Rechnungs-Abtheilung. Die Zimmer des General-Postmeisters liegen in der südwestlichen Ecke des Gebäudes, nach St. Martin's-le-Grand und Cheapside zu.

Was die Dimensionen des Gebäudes betrifft, so bedeckt dasselbe ungefähr einen Acker Landes**) (4046,72 Quadratmeter). Die Fronten nach St. Martin's-le-Grand und Bath-Street sind je 286 (87,17 Meter), die Fronten nach Newgate-Street (südlich) und Angel-Street (nördlich) je 144 Fuß (43,89 Meter) lang. Das Gebäude steht auf einer Basis von Granit (aus den Steinbrüchen von Delank bei Bodmin in Cornwall) und jede seiner vier Fronten ist aus Portlandsteinen her-

*) 1 Englischer Fuß = 0,30479449 Meter.

**) 1 Englischer Acre = 4046,72 Quadratmeter = (1,58494 frühere Preuß. Morgen). Die obige Zahl scheint danach den Umfang des gesammten Grundstücks, also einschließlich der Hofräume 2c. angeben zu sollen.

gestellt. Die Corridore sind durchweg 9 Fuß (2,74 Meter) weit und mit Yorkshire-Steinen belegt. In jedem Corridor ist das Nöthige für die Anbringung von Gas- und Wasserleitungsröhren vorgesehen. Das Gebäude ist, von unten bis oben, derart construirt, daß es, wenn nicht ganz, so doch nahezu feuersicher ist, indem die Decke jedes Stockwerks mit einer dicken Schicht aus unverbrennlicher Masse zwischen eisernen Bindern belegt und die Verwendung von Holz thatsächlich überall auf das geringste Maß beschränkt geblieben ist. Das Gebäude ist in jedem Stockwerk ausreichend mit Waschtoiletten, Closets, Wasser- und Gasleitungsröhren versehen, und es sind auch, zur Ersparung von Arbeit und Zeit, Hebewerke vorhanden, ähnlich denjenigen in unseren großen Hotels.

Die Telegraphen-Abtheilung wird dem Vernehmen nach nicht nur zwei Drittel des Erdgeschosses, sondern auch das ganze Dachgeschoß einnehmen, welches selbstverständlich das beste Licht hat und überdies 4 Fuß (1,22 Meter) höher als die anderen Stockwerke ist. In diesem obersten Stockwerke befindet sich ein sehr großer, unregelmäßiger Raum für die Aufnahme der Telegraphenbeamten bestimmt, und zwar wird die eine Seite den Beamten männlichen, die andere den Beamten weiblichen Geschlechts überwiesen werden. Für diesen Raum — welcher der Signalraum genannt werden wird — war ursprünglich eine Größe von 130 zu 80 Fuß (39,62 bz. 24,38 Meter) in Aussicht genommen; in Folge späterer, anderweiter Einrichtungen ist aber der Quadratinhalt des Raumes mehr als doppelt so groß geworden. Zu bemerken ist, daß am nördlichen Ende ein besonderer Eingang mit Treppe für die weiblichen Beamten sich befindet, mit Räumen für die alte Dame, bz. Vorsteherin, deren Aufsicht jenes Personal unterstellt ist.

Der große Mittelraum im Erdgeschoß (80 Fuß lang, 54 Fuß breit = 24,38 bz. 16,46 Meter), welcher ursprünglich zum Hauptraum für den öffentlichen Verkehr bestimmt war, wird, wie wir hören, von Beamten eingenommen werden.

Die Halle in der Mitte der Ostfront, mit ihrer doppelten Reihe von Dorischen und Corinthischen Säulen und dem Königlichen Wappen in der Mitte, giebt der äußeren Erscheinung des Bauwerks einen bestimmten Charakter.

Es wird für unsere Leser von Interesse sein, zu erfahren, daß durchschnittlich 300 Arbeiter zwei Jahre hindurch an diesem Gebäude beschäftigt gewesen sind, von denen nur eine Person bei den Bauarbeiten verunglückt ist, und daß bei dem Bau an 500 Tonnen*) Eisen und fast 10,000 Tonnen Portlandsteine, im Uebrigen ungefähr 1500 Tonnen von dem schon erwähnten Cornwallgranit verwendet worden sind. Ein großer Block von diesem Granit, der jetzt die Basis einer der Säulen der östlichen Halle bildet, wiegt nicht weniger als 17 Tonnen (17,272 Kilogramm oder ca. 345 Centner) und es waren 20 Pferde nöthig, um ihn durch die Straßen zum Orte seiner Verwendung zu schaffen. Die Gesammtzahl der verwendeten Mauersteine beträgt mehr als 6,000,000.

Der leitende Baumeister ist Mr. James Williams, assistirender Inspector bei der »Office of Works and Public Buildings«, der dem Publicum durch die von ihm zu Wolverhampton, Derby, Coventry, Cardiff, Bristol und einigen anderen großen Provinzialstädten erbauten Posthäuser schon vortheilhaft bekannt ist. Die Bauausführung hatte Mr. Braß (Old-Street, St. Luke's) vertragsmäßig

*) 1 Ton Engl. = 1016 Kilogramm.

für 129,718 Pfd. Sterl.*) (855,714 Thlr.) übernommen; der Bauführer ist Mr. William Trickett. Der Grund und Boden, auf welchem sich früher Privathäuser und Läden befanden, war für den Preis von rund 300,000 Pfd. Sterl. (1,979,018 Thlr.) angekauft worden, so daß die gesammte Ausgabe, einschließlich aller Nebenkosten, etwa eine halbe Million (genau 429,718 Pfd. Sterl. = 2,834,732 Thlr.) betragen wird. Es wird eins der billigsten unserer Staatsgebäude sein.

Der Abbruch der alten Häuser, sowie die Klärung der Baustelle hat während des Jahres 1869/70 stattgefunden; und am 16. December letzteren Jahres erfolgte, nachdem die eigentliche Bauausführung schon im Juli 1869 begonnen hatte, die förmliche Grundsteinlegung für das neue Gebäude durch Mr. Ayrton, ersten Beamten Ihrer Majestät Board of Works, ein Ereigniß, welches man auf dem Gurtgesimse des Gebäudes gehörig verzeichnen wird.

Zum Schluß erwähnen wir, daß alle wesentlichen Theile des neuen Gebäudes zu Ende dieses Jahres oder doch Anfangs Januar vollendet sein werden, und daß man hofft, viele, wenn nicht die meisten Räume Ende März beziehen zu können.

II. Kleine Mittheilungen.

Der Weihnachts-Postverkehr in Berlin hat auch dieses Jahr, wie zu erwarten war, große Dimensionen angenommen. Vom 18. bis 25. December sind an Adressaten in Berlin eingegangen 111,866 Stück (13,050 mehr als im Vorjahr); in Berlin aufgeliefert sind 128,967 Stück (8,060 mehr als im Vorjahr); durch Berlin transitirt 105,559 Stück (6465 mehr als im Vorjahr). An jedem Tage der Weihnachtswoche haben mithin im Durchschnitt über 40,000 Packete in Berlin von der Post behandelt werden müssen. Die Auflieferung erfolgte bei dem Hof-Postamte und bei 46 Zweig-Postanstalten in der Stadt und deren Umgebung. Um die Bewältigung der angekommenen Packete, welche sonst von einer Centralstelle (in der Oranienburgerstraße) aus geschah, zu erleichtern, war diesmal noch eine zweite Stelle errichtet, und zu diesem Zwecke ein Holzgebäude in großen Dimensionen (250 Fuß lang, 60 Fuß breit) am Niederschlesischen Bahnhof in 14 Tagen mit einem Kostenaufwand von ca. 8000 Thalern errichtet. Alle Packete, welche auf dem Niederschlesischen Bahnhofe, sowie auf den benachbarten Bahnhöfen (Ostbahn und Görlitzer) ankamen, d. i. über ein Drittel des Gesammt-Weihnachtsverkehrs, brauchten in Folge dieser Decentralisation nicht erst in das Centrum der Stadt geschafft zu werden, sondern wurden unmittelbar von der neu errichteten Stelle abgefertigt, zu welchem Behuf die erforderliche Anzahl von Wagen und Gespannen in der Nähe stationirt waren. Täglich gingen 120 Wagen von der alten Stelle in der Oranienburgerstraße und 70 Wagen von der neuen Stelle am Niederschlesischen Bahnhofe ab. Die gewöhnlichen Hülfskräfte der Post reichen für diese Zeit nie aus und es müssen deshalb für den Transportdienst eine beträchtliche Anzahl von Unterofficieren und Soldaten, für den Büreaudienst junge Leute meist aus dem Kaufmannsstande herangezogen werden. Wenn die haupt-

*) 1 Pfund Sterl. = 6 Thlr. 17 Sgr. 10,82 Pf.

sächlichsten Eisenbahnzüge angekommen sind und ihre Ladung abgegeben haben — gewöhnlich in den Morgenstunden — erreicht das Leben auf diesen Posthöfen den höchsten Grad; doch gelingt es, selbst bei massenhaftesten Sendungen, diese in verhältnißmäßig kurzer Zeit zu überwältigen.

Niederländisches Feldpostwesen. In den Niederlanden wurde eine Feldpost nach Le Jeune's Mittheilungen*) zuerst im Jahre 1746 errichtet, als die verbündeten Niederländischen und Englischen Truppen bei Breda Stellung genommen hatten, während Antwerpen von den Franzosen besetzt war. Das Amsterdamer Postamt ließ die Briefe für die Armee bis nach Strijen-Sas, am nördlichen Ufer des Holländischen Dieps, befördern, welches nördlich von Breda tief in das Land einschneidet; in Strijen-Sas wurden die Briefsäcke von Feldpostbeamten abgeholt, in Booten (veldpostschuiten) über das Diep geschafft und sodann nach dem Hauptquartier Breda transportirt. Um auch für die Englischen Truppen den Postverkehr möglichst zu erleichtern, wurden die Briefpackete aus England in Brielle (an der Mündung der Maas) abgegeben und von dort ebenfalls nach Strijen-Sas aus bz. ins Hauptquartier befördert, wo ein Englischer Postbeamter, Mr. Sutton, die Aushändigung besorgte. Größere Ausdehnung hatten die Niederländischen Feldposteinrichtungen im Jahre 1793, als die Truppen der aus 7 Provinzen errichteten Batavischen Republik unter dem Prinzen von Oranien in die Oesterreichischen Niederlande eingedrungen waren und bei Kortrijk in Westflandern, südwestlich von Gent, standen. Die Organisation des Feldpostwesens wurde damals nach dem Plane des Niederländischen Commies-Generaal (Postdirectors) L'Honoré durch Beschluß der Generalstaaten vom 20. Juni 1793 zur Ausführung gebracht. Der Sitz des Feld-Postamts war im Hauptquartier des Prinzen von Oranien. Die Postverbindung mit dem Haag wurde auf der Route über Gent, Lokeren, Antwerpen, Moerdijk, das Holländische Diep und Dordrecht unterhalten trotz des Protestes, den der Oesterreichische General-Postdirector für die Niederlande in Brüssel dagegen erlassen hatte, weil er die Einrichtung für einen Eingriff in die Reservatrechte seines Souverains, des Römisch-Deutschen Kaisers, ansah. Nach der Instruction, welche die Generalstaaten den »Edel Mögenden Herren Commissarien für das Postwesen von Holland und Westfriesland« wegen Beförderung der Briefe für die Armee ertheilt hatten, sollten die Feldpostsachen vom Haag, wo sie gesammelt wurden, Montags und Donnerstags um 5 Uhr Abends abgehen und in 6—7 Stunden nach Strijen-Sas geschafft werden, an welchem Orte behufs der Ueberführung der Feldpost über das Holländische Diep ein Relais (entre-postcomptoir) errichtet war. Am südlichen Ufer des Dieps, bei Moerdijk, begann der eigentliche Feldpostcours auf Brabantischem und Flandrischem Boden. In Kortrijk bz. im Hauptquartier des Prinzen von Oranien kamen die Briefbeutel Mittwochs und Sonnabends an. Von der Armee aus mußten die Feldposttransporte so expedirt werden, daß sie gleichfalls Montags und Donnerstags Abends, wie die Posten vom Haag, in Moerdijk eintrafen, um von dort durch die zurückkehrenden Postillone nach dem Haag befördert zu werden.

*) Le Jeune: Het Brieven-Postwezen in de Republick der vereenigde Nederlanden. Utrecht 1851.

Postkarten in Frankreich. Aus Paris wird dem Londoner Economist geschrieben: Postkarten werden wahrscheinlich nächstens in Frankreich in Anwendung kommen. Herr Wolowski schlug ihre Einführung im letzten Januar vor, aber da sich die Regierung der Neuerung widersetzte, so wurde dieselbe verworfen. Herr Wolowski trat mit seinem Plane aufs Neue hervor, und dieser hat jetzt alle Aussicht, angenommen zu werden. Der Ausschuß, welchem er überwiesen worden war, hat günstig darüber berichtet und der neue Finanzminister empfiehlt ihn gleichfalls. Die starke Abnahme der Zahl der Briefe, welche durch das Postamt gingen, seit das inländische Porto erhöht worden ist, wird ohne Zweifel die Regierung veranlassen, den Plan diesmal anzunehmen; in der Hoffnung, daß er dazu beitragen wird, das Deficit in der Einnahme dieses Departements zu vermindern. Die Karten sollen für Paris oder innerhalb eines Postdistricts zu 10 Centimes und von einem Theil Frankreichs zum andern zu 15 Centimes verkauft werden. Jetzt beträgt das Briefporto 15 und 25 Centimes.

Während Obiges unter der Presse sich befindet, geht bereits die Nachricht von der erfolgten gesetzlichen Sanction der Maßregel ein. Das Journal des Débats schreibt darüber:

»Die Einführung der Postkarten zu 10 oder 15 Cent., welche die National-Versammlung in der Sitzung am letzten Donnerstage (19. December 1872) genehmigt hat, ist eine Reform, die man nicht ohne einige begleitende Worte vorübergehen lassen darf, denn sie bezeichnet einen wahren Fortschritt zu einer Zeit, in welcher die Reformatoren sehr unruhig sind, ohne jedoch in den meisten Fällen einer nützlichen Neuerung Eingang zu verschaffen. Es ist in der That auffällig, daß die Fürsprecher wie die Gegner dieser Maßnahme sie nur von ihrer weniger bedeutenden Seite ins Auge gefaßt haben. Denn einen oder zwei Sous bei einem Briefe zu ersparen, das ist fast unerheblich, selbst wenn man häufig Briefe schreibt; aber Zeit zu ersparen, das ist eine Sache von ganz anderer Wichtigkeit! Welche leeren Förmlichkeiten erfordert nicht auch der kürzeste Brief! Das Herkommen verlangt, daß er mit einer übertrieben höflichen Phrase beginnt, und daß er mit einem Glückwunsch endigt, der um so weniger aufrichtig gemeint ist, je unterwürfiger er lautet; dann muß man das Papier falten, es in das Couvert hineinlegen, verschließen u. s. w. Alles ganz unnöthige Dinge für Jemand, welcher nur zwei Worte zu sagen hat. Mit der Postkarte macht sich dies Alles viel einfacher. Es ist nur erforderlich, zwei oder drei Zeilen auf die Rückseite, eine Adresse auf die Vorderseite zu schreiben und der Brief ist zur Postbeförderung fertig. Die meistbeschäftigten Personen werden sich nicht mehr damit entschuldigen können, daß sie außer Stande seien, ihre Correspondenz zu bewältigen.

Der hauptsächlichste Nutzen der Postkarten wird, wie wir nicht bezweifeln, weit mehr in der Kürze liegen, welche sie gestatten, als in der Ermäßigung des Portos, welche sie uns bringen. Wir halten aber auch dafür, daß die Reform finanziell eine fruchtbringende sein wird, was auch gewisse Persönlichkeiten darüber gesagt haben. Die geschäftliche Correspondenz wird daraus Nutzen ziehen, und unter der Einwirkung dieses Umstandes wird die Staatskasse durch Abgang verschiedener Briefe zwar einigen Ausfall erleiden, aber wie viele Postkarten werden in Stelle von Briefen befördert werden, welche man zu schreiben niemals Zeit gefunden haben würde. Einige nörgelnde Geister werden vielleicht behaupten, daß

die Kunst des Briefschreibens darunter leiden würde. Mögen sie es nur sagen; es ist ein ziemlich unbedeutendes Verdienst, auf vier Seiten auszudehnen, was sich in vier Zeilen ausdrücken läßt. Die kleinen Billete gelten oft genug soviel, als große Sendschreiben.«

Die Postconvention zwischen Frankreich und Amerika ist, wie das Mémorial diplomatique berichtet, auf dem Punkte, unterzeichnet zu werden oder vielleicht schon unterzeichnet. Der Französische Gesandte in Washington, Herr v. Noailles, ist durch eine Depesche ermächtigt worden, diese Angelegenheit unter den zwischen dem Herrn Washburne und der Französischen Postverwaltung verabredeten Bedingungen abzuschließen. Herr Léon Say, der jetzige Finanzminister, hat sich von dem Augenblicke an, wo er das Portefeuille übernommen, dieser Sache eifrig angenommen. Nach der Convention wird das Porto für einen einfachen Brief von 10 Grammen 40 Centimen betragen, gleichgültig auf welchem Wege er zwischen Frankreich mit Algerien und Amerika versandt wird. Die Frankirung ist für einfache Briefe nicht obligatorisch, aber nicht frankirte Briefe zahlen einen Zuschlag von 25 Centimen. Recommandirte Briefe sind zulässig. Sie müssen frankirt sein und zahlen außerdem eine feste Abgabe von 50 Centimen. Alle Drucksachen, Proben und andere Artikel dieser Art müssen frankirt sein. Jeder Postverwaltung bleibt es überlassen, für diese Artikel die Taxe festzusetzen. Die Correspondenz wird durch die Französischen, Amerikanischen und Hamburger Dampfer (mit letzteren via Havre) befördert, so daß sie 12- bis 18mal in einem Monat expedirt werden kann.

Postkarten in Belgien. Der Belgische Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr Moncheur, hat unter dem 30. November 1872 die Einführung von Postkarten mit bezahlter Antwort angeordnet. Diese Karten werden in ganz ähnlicher Weise wie bei uns aus zwei zusammenhängenden gewöhnlichen Postkarten bestehen, deren jede den Abdruck einer Freimarke von 5 Centimes tragen wird. Der Absender kann auf die zur Antwort bestimmte Karte die nothwendigen Marken hinzufügen, um die Antwort recommandirt oder durch Expressen zu erhalten. Die bezahlte Antwort kann abgesondert oder zusammen mit der zur Anfrage benutzten Karte zurückgesendet werden, ohne daß die Rücksendung dieser letztern eine neue Bezahlung nöthig macht. Der Umlauf dieser Postkarten ist vorläufig auf das Innere des Königreichs beschränkt.

Großbritannische Post. Nachdem ein Britisches Postamt in Smyrna etablirt worden ist, soll künftig die Correspondenz für diesen Platz sowohl auf dem Wege von Frankreich und mit Französischer Packetpost, als auch auf dem Wege von England und mit Oesterreichischer Packetpost in geschlossenen Felleisen befördert werden.

Das Porto für Briefe nach Constantinopel ist bei Vorausbezahlung und bei Sendung über Belgien und Deutschland auf 5 Pence für die Unze herabgesetzt worden. Unfrankirte oder nicht genügend frankirte Briefe werden bei der Abgabe noch einen Aufschlag zu bezahlen haben.

Englischer Sparkassen-Ausweis. Der folgende Ausweis ergiebt die Seitens der Sparkassen und Post-Sparkassen im Vereinigten Königreich von den Commissären für die Reduction der Staatsschuld entnommenen und an dieselbe

gezahlten Beträge während der mit Sonnabend dem 23. November 1872 endenden 4 Wochen:

	Totalbetrag, empfangen von den Commissären.			Totalbetrag, bezahlt von den Commissären.		
Sparkassen:	£.	s.	d.	£.	s.	d.
Baar und in aufgelaufenem Zins	85,562	1	9	37,522	5	4
Zur Uebertragung von Post-Sparkassen-Certificaten an Sparkassen	750	15	5	—	—	—
Zur Uebertragung von Sparkassen an Post-Sparkassen	—	—	—	633	2	7
Total ..	86,312	17	2	38,185	7	11
Post-Sparkassen:	£.	s.	d.	£.	s.	d.
Baar und aufgelaufene Zinsen	100,000	—	—	—	—	—
Zur Uebertragung von Sparkassen an Post-Sparkassen	663	2	7	—	—	—
Zur Uebertragung von Post-Sparkassen an Sparkassen................	—	—	—	750	15	5
Total ..	100,663	2	7	750	15	5

Totalbetrag vom 23. November 1872 für:	£.	s.	d.
die Sparkassen................................	38,980,083	3	9
die Post-Sparkassen	19,094,775	1	1
Total	58,074,858	4	10
Letzter Monatsausweis	57,926,818	8	5

Neue Englische Nordpolexpedition. Unter Führung Sir Henry Rawlinson's hat eine Deputation, welche von den bedeutendsten wissenschaftlichen Vereinen des Landes abgesandt worden war, eine Audienz bei Herrn Göschen, dem ersten Lord der Admiralität und dem Schatzkanzler Herrn Lowe gehabt, um die Regierung zur Ausrüstung einer neuen Nordpolexpedition zu bewegen, welche ihren Weg von der Westküste Grönlands nach Baffin's-Bai und Smith-Sund nehmen und die unbekannten Küstenstriche des nördlichen Grönlands erforschen soll. Die Deputation verlangt zwei in Dundee gebaute Wallfischboote aus Eichenholz von 2- bis 300 Tonnen mit je 60 Königlichen Officieren und Matrosen bemannt, die Abfahrt soll nächsten Mai stattfinden, der Aufenthalt ist auf zwei Winter und drei Sommer berechnet. Die Minister behielten sich ihre Antwort vor, doch wird an ihrer Zustimmung nicht gezweifelt.

Wahrheit und Dichtung über die Deutsche Feldpost. Die Spanische Revista de Correos vom September 1870 enthält unter ihren Vermischten Nachrichten das Folgende:

Unter dem Titel: »Der Postdienst im Deutschen Heere«, veröffentlichte ein Journal in den ersten Tagen dieses Monats einen Artikel, von welchem wir unseren Lesern Kenntniß geben, da er die merkwürdigsten Einzelheiten enthält, die, wie er selbst sagt, aus der Wärlike Zeitung genommen sind.

Der Artikel lautet:

Die Deutschen, welche für den Krieg so vorbereitet waren, haben nicht das geringste Detail versäumt, wie man bis auf die kluge und einfache Organisation, welche sie dem Postdienst für die Armee im Felde gegeben haben, bemerken kann.

Bis in die kleinsten Dörfer Deutschlands kauft man zu einem ganz niedrigen Preise ein Papier, dazu bestimmt, an die Armee zu schreiben. Dieses, mit einer concentrirten Lösung von Salpeter gesättigte Papier erreicht einen solchen Grad von Verbrennbarkeit, daß einige Augenblicke genügen, um eine große Masse desselben durch die einfache Anwendung eines Schwefelhölzchens in Asche zu verwandeln. Aber wir werden sogleich die Idee sagen, welche dazu geführt hat, den Gebrauch dieses Papiers zu empfehlen.

Die Karten, welche aus ganz Deutschland an das Heer gerichtet werden, werden in dreieckiger Form gebrochen, um so auf den ersten Blick und ohne die Adresse zu lesen, an die Centraldirection in Saarbrück zu gehen, den Zusammenfluß der Eisenbahnen von Frankfurt, Düsseldorf, Würzburg und anderen Hauptstädten.

Das erste, was auf das Couvert geschrieben wird, ist die Nummer des Armee-Corps, an welches der Brief geht. Dazu werden Römische Zahlen mit rother Tinte verwendet. Darunter wird mit Arabischen Ziffern die Division, dann das Regiment und das Bataillon gesetzt. Zuletzt der Anfangsbuchstabe des Namens des Soldaten, sein erster Taufname vollständig und der Anfangsbuchstabe des zweiten.

Da es sich besonders empfiehlt, daß die Zahlen und die Buchstaben der Couverts recht deutlich geschrieben sind, so ist die Vollkommenheit zu bewundern, mit welcher sie so deutlich geschrieben sind, als wären sie gestochen.

Hier folgt die Adresse eines Briefes:

XII

5

2

W. Zimmermam S.

Kann man etwas deutlicher ausdrücken? Zwölftes Corps. Fünfte Division. Zweites Regiment?

Nachdem die ganze Correspondenz in Saarbrück vereinigt worden ist, wird sie für jedes Corps ausgesondert und in den correspondirenden Wagen gelegt, welcher das Corps, zu dem er gehört, mit großen weißen Ziffern bezeichnet trägt. Jeder Brief, welcher in die Waggons kommt, die nach Frankreich gehen sollen, bekommt die Römische Zahl mit schwarzer Tinte ausgelöscht, weil sie unnütz ist, sobald er in dem nummerirten Wagen ist.

In diesen sehr schön ausgestatteten Postwagen fahren die Beamten mit, welche auf dem Wege bis Vitry le François die an jedes Corps gerichteten Briefe aussondern, die correspondirende Nummer auslöschen und sie in nummerirte Fächer thun. Immer zwei Fächer, aus Cedernholz gearbeitet, bilden eine leichte Pferdeladung. Bei Ankunft des Trains in Vitry le François erwarten ihn schon die unermüdlichen Ulanen, welche mit ihren Pferden, die so schnell sind, wie die Locomotive selbst, die Correspondenz zu den verschiedenen Corps bringen. Ehe wir weiter gehen, sagen wir, weshalb das Papier mit Salpeter gesättigt ist. Nur damit es im Augenblick angezündet werden kann, im Fall der Postzug von den Franzosen angegriffen würde. Die Waggons, welche diesen Dienst haben, tragen

ein Unterfutter von Zink, welches mit Terpentinöl gefüllt ist, welches durch einen einfachen Mechanismus über die Correspondenz ausgeschüttet und mit einem Zündholz angezündet, einen unauslöschlichen Brand hervorbringt.

Eine Escadron Ulanen sah sich von zwei Compagnien Turcos in Bar-le-Duc angegriffen und entkam, während die Algierer vergeblich das Feuer der Mantelsäcke zu löschen bemüht waren, welche die Ulanen von ihren Pferden hinabgeworfen hatten. Diese Mantelsäcke trugen auch unter doppeltem Zinkfutter Terpentinöl.

Die für den Postdienst bestimmten Ulanen sind in dem Lande, welches sie passiren, bekannt, denn sie gehören zu den Arbeitern, welche alle Jahre Deutschland verlassen, um bei der Ernte in den benachbarten Provinzen von Frankreich zu helfen.

So giebt es keinen Pfad, den sie nicht kennen, und keinen Querweg, den sie nicht besser benutzen, als die Franzosen selbst.

Ist die Post bei den Corps angekommen, so wird die Correspondenz an die Regimenter vertheilt. Mit lauter Stimme werden die Zahlen auf den Couverts verlesen und jeder Sergeant empfängt die Briefe für seine Soldaten, um sie ihnen auszuhändigen.

Es ist den Familien verboten zu sagen, ob mehr Truppen nach Frankreich ausgehoben werden, ob Artillerie-Trains passiren und überhaupt irgend etwas über Truppenbewegungen im Innern Deutschlands mitzutheilen, und dieses Geheimniß ist so sorgfältig bewahrt, daß ein Bruder an den andern geschrieben hat, ohne ihm zu sagen, daß sie sich in wenigen Tagen sehen würden, obgleich sein Regiment nach Frankreich marschirte.

Das Heer schreibt auf rothem Papier, welches ihm die Verwaltung umsonst liefert, und der König benutzt dasselbe wie der letzte Soldat. Die Vorschriften, welche dem Soldaten für seine Privatcorrespondenz gegeben werden, sind sehr präcis. Vor Allem darf der Ort nicht angegeben werden, von wo der Brief ausgeht, sondern er wird nur im Allgemeinen aus Frankreich datirt. Auch ist es verboten, über Bewegungen, gewonnene Schlachten, genommene Kanonen oder irgend etwas zu sprechen, was Kriegsoperationen anzeigt. Ueber alles dieses wird nur officiell gesprochen.

Die Deutschen Mädchen machen die schönsten Rosen aus dem Papier der Briefe, die sie aus dem Kriege erhalten und sind auf diesen einfachen Schmuck stolzer als auf die prächtigsten Brillanten, und die Jünglinge gehen begeisterungsvoll ins Feld, mit der süßen Hoffnung, daß irgend ein geliebtes Wesen stolz die fleischfarbene Rose tragen wird.

Ueber das Russische Postwesen enthält die amtliche Russiche Zeitung einige interessante Mittheilungen, welche von der fortschreitenden Entwickelung der Russischen Post Zeugniß ablegen. Am 1. Juli 1872 belief sich die Anzahl der Postanstalten in Rußland auf 2129, während man im Jahre 1867 deren nur 1607 zählte. Die Einrichtung des Stadtpostdienstes, welche früher nur in 4 Städte bestand, ist auf 46 Orte ausgedehnt worden. Während des Jahres 1871 haben die Russischen Posten 436,731 Briefsäcke (Kartenschlüsse) befördert gegen 322,088 im Jahre 1867. Die Einnahmen der Postverwaltung betrugen

im Jahre 1868: 7,958,213 Rubel, im Jahre 1871 hatten sie die Höhe von 9,831,555 Rubeln erreicht. Die Anzahl der im Jahre 1872 durch die Post beförderten Brief- und Fahrpostsendungen beziffert sich auf 16,873,245 Stück (1870 nur: 11,847,691 Stück).

Trotz zahlreicher Verbesserungen sind die Postverbindungen nach den Asiatischen Plätzen indessen noch immer wenig zahlreich. Der Hafen von Ochotsk beispielsweise hat nur einmal monatlich Verbindung mit Petersburg; Petropawlowsk in Ostsibirien sogar nur einmal jährlich.

Das Porto für Briefe ist zwar gegen sonst erheblich reducirt worden; wünschenswerth bleibt aber noch die Aufhebung des Bestellgeldes, welches das gewöhnliche Porto um 30 Procent vertheuert. Bemerkenswerth ist die Thätigkeit der Russischen Verwaltung auf dem internationalen Postgebiete. Baron von Velho hat neuerdings bekanntlich mit Deutschland, Frankreich, den Niederlanden, Belgien und der Schweiz Postverträge abgeschlossen, deren Festsetzungen dazu beitragen werden, den Verkehr Rußlands mit dem Westen mehr und mehr von den alten Fesseln zu befreien.

Die Amerikanische Post 1871/72. Aus der Botschaft des Präsidenten Grant vom 2. December entnehmen wir folgende, das Amerikanische Postwesen betreffende Daten. Die ordentlichen Einnahmen des Departements für das mit dem 30. Juni 1872 endende fiscalische Jahr beliefen sich auf 20,915,426 Doll. und die Ausgaben auf 26,658,192 Doll. Verglichen mit dem vorhergehenden fiscalischen Jahr war die Einnahme um 1,878,380 Doll. oder 9,37 pCt. gestiegen, die Ausgabe um 2,268,088 oder 9,29 pCt.

Wenn man zu der ordentlichen Einnahme noch den jährlichen Betrag von 700,000 Doll. für Portofreiheiten und die den Dampfschifflinien gezahlten Subventionen hinzurechnet, so hatte der Schatz 331,765 Doll. zu decken oder 389,707 Doll. mehr als im Vorjahr.

Die Gesammtlänge der Eisenbahn-Postrouten belief sich am 30. Juni 1872 auf 79,911 Meilen — 8077 Meilen waren während des Jahres in Betrieb gesetzt worden. Acht neue Linien von Eisenbahn-Postämtern mit einer Gesammtlänge von 2909 Meilen waren eröffnet worden. Die Zahl der mit dem Auslande in Posten ausgetauschten Briefe belief sich auf 24,362,500, ein Zuwachs von 4,066,502 oder 20 pCt. über die Zahl im Jahre 1871 und das Porto darauf betrug 1,871,257 Doll. Das Gesammtgewicht der mit Europa ausgetauschten Posten betrug mehr als 820 Tons. Die Kosten des transatlantischen Postdampfschiffsdienstes betrugen 220,301 Doll. Die Gesammtkosten des Oceanischen Dampfschiffsdienstes einschließlich der Subsidien für Postdampferlinien betrugen 1,027,020 Doll.

Davon erhält die Pacific Mail Steamship Company jährlich 500,000 Doll. für eine monatliche Post zwischen San Francisco, Japan und China, welche vom 1. October an auf 1 Mill. für eine halbmonatliche Post erhöht wird. Die United States and Brazil Mail Steamship Company erhält 150,000 Doll. für eine monatliche Post zwischen New-York und Rio Janeiro, Brasilien; und die California, Oregon and Mexico Steamship Company 75,000 Doll. jährlich für eine monatliche Post zwischen San Francisco und Honolulu.

Statt der bisherigen monatlichen Fahrten auf der Postdampfschiffroute nach Brasilien sollen halbmonatliche eingerichtet werden, die Errichtung einer Amerikanischen Postdampfschifflinie zwischen San Francisco, Neuseeland und Australien soll durch eine Subvention gefördert, Postsparkassen errichtet und die Gehälter der Büreauvorsteher erhöht werden.

Ein früherer Vorschlag des Präsidenten auf Aufhebung des Franco-Privilegs war von dem Congresse nicht günstig aufgenommen worden. Der Präsident wird deshalb eine Modification desselben vorschlagen. Desgleichen schlägt er die Bildung eines Comités vor, welches die beste Methode in Betracht ziehen soll, um in einer gegen die Privatgesellschaften, welche ihr Capital in der Etablirung von Telegraphenlinien angelegt haben, billigen Weise die Rechte aller jetzt in Wirksamkeit befindlichen Telegraphenlinien zu erwerben und diesen Dienst mit dem nationalen Postdienst zu vereinigen, doch wird der Gegenstand in dieser sehr kurzen Session (der letzten des Congresses) nur vorbereitend in Angriff genommen werden können.

Außer den oben angeführten Dampfschifflinien erhalten keine andern Staatssubventionen. Der Präsident empfiehlt, falls der Congreß dazu geneigt sein sollte, eine Linie unter Amerikanischer Flagge zwischen Panama und den westlichen Häfen von Südamerika zu unterstützen.

Die Amerikanische Rhederei ist in den letzten Jahren außerordentlich gesunken. Der Präsident glaubt ihr mit einer jährlichen Subvention von 5 Mill. Doll. für die nächsten 5 Jahre aufhelfen zu können, da der Preis der Arbeit in Europa so steigt, daß die Kosten, Oceandampfer in den Vereinigten Staaten zu bauen und in Betrieb zu setzen, nicht mehr viel größer sind, als in Europa (vgl. unten »Panama-Kanal«).

Die nördliche Pacificbahn. Die Ausführung dieses großen Unternehmens ist in beständigem Fortschritt begriffen. Die nördliche Pacificbahn beginnt bei Duluth in Minnesota und endigt am Pugetssund am Großen Ocean. Die Bahn ist bereits von Duluth aus in wesentlicher Richtung bis zum Missourifluß, auf 452 Englische Meilen Länge, vollendet, und zwar ist der Bau seit vorigem Frühjahr um 200 Englische Meilen vorgeschritten. Seit dem April ist die Bahnstrecke zwischen Duluth und dem Red River im regelmäßigen Betrieb, seit November sogar bis zum Missouri, nachdem das erforderliche Betriebsmaterial geliefert war. Vom westlichen Ende der nördlichen Pacificbahn her ist ebenfalls mit dem Bau begonnen, und zwar ist dort eine kurze Bahnstrecke, von 25 Englischen Meilen Länge, im Territorium Washington schon einige Zeit im Betrieb gewesen. Bis zum Schluß dieses Jahres werden wahrscheinlich noch 40 Meilen am westlichen Ende der Bahn vollendet sein und es werden dann also im Ganzen 517 Englische Meilen, oder mehr als ein Viertel der gesammten Bahnlänge, im Betrieb sein. Das ist freilich noch nichts Besonderes in Amerika, aber es ist dabei zu beachten, daß die Vorarbeiten in den Wäldern und Gebirgen sehr schwierig und zeitraubend waren. Die Vorarbeiten mußten überdies durch bewaffnete Abtheilungen ausgeführt werden, um stets die Angriffe der Indianer abwehren zu können. Diese bewaffneten Abtheilungen hatten eine Escorte von 537 Soldaten mit 34 Officieren unter General Stanley und bestanden mit Einrechnung der Ingenieure, der Meßgehülfen und der Indianischen Wegweiser im Ganzen aus 757 Personen. Die

feindlichen Indianer ließen sich häufig sehen, schossen auch aus der Entfernung, aber ohne Schaden anzurichten; zu einem förmlichen Angriff und Kampf kam es indessen nicht. Die Expedition verfolgte vom Missouri ab das Thal des Heartflusses, eines Nebenflusses des Missouri, dann das Thal des O'Fallon's Creek bis zum Yellowstonefluß. Die Mündung des Powderflusses wurde am 18. August erreicht und von hier aus der Rückmarsch angetreten. Dabei wurden täglich 4 bis 5 Englische Meilen zurückgelegt und zwar von den Ingenieuren sogleich die erforderlichen Terrainaufnahmen und Nivellements angefertigt, im Ganzen auf eine Entfernung von 235 Englischen Meilen. Eine sehr gute Linie, die nur wenig von der geraden Richtung abweicht, wurde aufgefunden. Die Flußthäler, denen die Bahn folgt, haben meistens fruchtbaren Boden, auch findet sich längs der ganzen Bahn zwischen dem Missouri und dem Yellowstone gutes Wasser und Gras, sowie Bauholz (Eichen, Eschen und Baumwollbäume) und einige ausgedehnte Lager von Steinkohlen (ziemlich bituminös) und Braunkohlen.

Auf dem schon im Betrieb befindlichen Theil der Northern Pacificbahn ist der Verkehr in guter Entwicklung begriffen. Die Bahn überschreitet den Red River bei Moorhead, und von Glynden, 11 Englische Meilen östlich vom Red River, wird eine neue Bahn in nördlicher Richtung im Thal aufwärts bis Pembina gebaut, wo sie in Verbindung gesetzt werden soll mit einer vom Fort Garry aus in südlicher Richtung zu bauenden Bahn. Für diese Bahn ist aus dem südwestlichen Canada und aus dem Staat Minnesota ein bedeutender Güterverkehr zu erwarten. Wenige Meilen oberhalb des Punktes, wo die Bahn den Missouri überschreitet, wendet sich dieser Strom in westlicher Richtung und bleibt auf etwa 1000 Englische Meilen noch schiffbar, bis zum Fort Benton am Fuß des Felsengebirges im westlichen Montana. Fast 40 Dampfer sind auf diesem oberen Theil des Flusses thätig. Vom April 1873 an wird eine directe Bahn- und Wasserverbindung zwischen dem Lake Superior und den bevölkerten Bergwerks-Districten im westlichen Montana bestehen, von 92 bis 110 Grad geographischer Länge. Von dort erstreckt sich die Bahn (nach dem Project) auf 400 Englische Meilen Länge noch weiter in westlicher Richtung, durch die Pässe des Felsengebirges hindurch bis zu dem Theil des Columbiaflusses, welcher bis zum Großen Ocean schiffbar ist. Die größten baulichen Schwierigkeiten liegen natürlicherweise in der Bahnstrecke, welche sich durch die Pässe des Felsengebirges hindurchwindet.

Durch die Vollendung der schon im Betrieb befindlichen Bahnstrecken ist die Gesellschaft in den Besitz von 10 Millionen Acres Land zu beiden Seiten der Bahn gekommen, wovon 250,000 Acres bereits an Einwanderer verkauft sind. Eine Gesellschaft von Englischen Ansiedlern hat allein 185,000 Acres, im Staat Minnesota gelegen, erworben. Die Eisenbahn-Gesellschaft hat an verschiedenen Stellen der Bahn große Gebäude aufgeführt, wo die Ansiedler ein vorläufiges Unterkommen finden.

Die Oraya-Bahn. Eine der großartigsten Unternehmungen der Welt bildet der Bau der Oraya-Bahn, die, von Callao beginnend, die doppelkettige Cordillere von Peru übersteigen wird. Dem vielgewundenen Laufe des Rimac folgend, hat die Linie bereits den ersten Felsenwall hinter sich und nähert sich, mit mächtigen Hindernissen kämpfend, dem zweiten. Plötzlich senkt sich der Boden zu einer gewaltigen Felsschlucht tief hinab; das Thal von Verrugas scheint jede Fort-

setzung der Arbeiten zu verbieten, aber die Wissenschaft spottet des Widerstandes: eine kühne Brücke wird sich über den furchtbaren Abgrund legen.

Das erste Joch von 125 Fuß Spannung ist bereits glücklich vollendet, an dem zweiten wird rüstig fortgeschafft und am 15. Januar 1873 hofft man die ganze Strecke von 600 Fuß, vollständig kunstgerecht gebaut, bereits mit der Locomotive befahren zu können. Da die Arbeiter sich weigerten, in solcher Höhe, fast schwebend in der Luft, ihre Thätigkeit fortzusetzen, mußten Seeleute gewonnen werden, die Arbeiten weiter zu führen. (Köln. Ztg.)

Panama-Kanal. Als vor wenigen Jahren die Pacific-Eisenbahn vollendet wurde, war man in den Vereinigten Staaten ganz allgemein davon überzeugt, daß nunmehr der Handel Europa's und vorzugsweise der England's mit China und Japan seinen Weg über diese Schienenstraße nehmen und dadurch in außerordentlichem Maße zur Vermehrung des Verkehrs an den beiden Endpunkten dieser Linie beitragen würde. Nur aus dieser Ueberzeugung lassen sich auch die Projecte für Herstellung zweier weiterer Eisenbahnverbindungen in den Vereinigten Staaten zwischen dem Atlantischen und Stillen Meere erklären, da ein locales Bedürfniß zur Erbauung von Eisenbahnen jenseits des Mississippi durchaus nicht vorhanden ist und dieselben von dort aus im Norden durch unbewohnte Gegenden, im Süden durch das den Indianern reservirte Territorium führen würden. Erst in neuester Zeit, nachdem vor kurzem die beiden ersten Schiffe der neubegründeten Englischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft zwischen China und New-York auf dem Wege durch den Suezkanal und das Mittelländische Meer nach einer Fahrt von einigen sechszig Tagen direct von Shanghai und Amoy in New-York eingetroffen sind, hat es sich gezeigt, wie unbegründet jene Voraussetzung war, und es hat sich sogar herausgestellt, daß nicht einmal der größere Theil der östlich des Mississippi belegenen Staaten die Route über San Franzisco für den Handelsverkehr mit China, Japan und Australien benutzen wird. Wenn auch, wie sich von selbst versteht, Waaren aller Art aus jenen Ländern über San Franzisco in wesentlich kürzerer Zeit nach New-York befördert werden können, als auf dem Wege über Suez, so werden dieselben doch durch das im ersteren Hafen nöthige Umladen und den kostspieligeren Transport auf der Eisenbahn derartig vertheuert, daß sie eine Concurrenz gegen die auf dem Seewege beförderten Waaren nicht auszuhalten vermögen, und droht der Transport derselben, falls nicht andere Maßregeln ergriffen werden, vollständig in Englische Hände überzugehen. Die jetzigen Zoll- und Navigationsgesetze machen es den Amerikanischen Rhedern unmöglich, den Englischen Dampfern auf der Linie über Suez Concurrenz zu machen, wie ja auch die gesammte Verbindung Europa's mit den Vereinigten Staaten durch Dampfer vermittelt wird, welche unter der Flagge Europäischer Staaten fahren. Anders dagegen würde sich die Sache gestalten, wenn es den, jetzt den Verkehr zwischen Japan, China und Australien einerseits und San Franzisco andererseits vermittelnden Dampfschiffslinien durch die Eröffnung eines neuen Seeweges möglich gemacht würde, in directen Verkehr mit New-York oder den anderen großen Handelsplätzen der Vereinigten Staaten am Atlantischen Meere zu treten.

Die allgemeine Aufmerksamkeit in den Vereinigten Staaten hat sich daher augenblicklich in höherem Grade, als es seit Jahren der Fall war, der Herstellung

eines Kanals zwischen dem Atlantischen und Stillen Ocean zugewandt. Die Regierung hat zwei neue Expeditionen ausgesandt, von denen die eine unter Commodore Selfridge die Route über den Isthmus von Darien, die andere, unter Commodore Bull, die durch Nicaragua nochmals dahin untersuchen soll, ob die Ausführung eines Kanals möglich sei, und erwartet das Marinedepartement, daß es innerhalb eines halben Jahres im Stande sein wird, eine Entscheidung zu treffen. Nach der Ansicht des Commodore Selfridge soll allerdings die Möglichkeit der Ausführung dieses Projectes vorhanden sein, doch schätzt er die Kosten des Baues auf 84 Millionen Dollars. Die gesammte Amerikanische Presse wendet nun ihren ganzen Einfluß dazu an, die Regierung sowohl als die großen Handelsfürsten New-Yorks zu bewegen, diese oder nöthigenfalls auch eine höhere Summe für den beregten Zweck aufzubringen, und wird, so viel sich voraussehen läßt, während der jetzigen Sitzung des Congresses in hohem Grade für die Ausführung des Kanalbaues, falls nicht unüberwindliche Hindernisse derselben im Wege stehen sollten, agitirt werden, damit die Amerikanische Handelsflagge in noch größerem Maße, als es bisher der Fall war, von dem Meere verschwinden und der Handel der vereinigten Staaten vollständig in die Hände fremder Staaten übergehe.

Sollte die interoceanische Verbindung zu Stande gebracht werden, so dürfte dies auch für den Handel Deutschlands mit der Westküste Südamerikas von der höchsten Bedeutung sein, da dann die bereits bestehenden beiden Dampferlinien ihre Fahrten statt bis Colon, direct bis Callao und Valparaiso auszudehnen vermöchten. Ob indessen der Kanal auch auf den directen Verkehr Deutscher Handelsstädte mit China, Japan und Australien von Einfluß sein würde, dürfte sich erst später herausstellen.

Wagenräder aus Papier. Auf der Connecticut-River-Eisenbahn werden eben Versuche gemacht mit Wagenrädern aus Papier, von denen man sich viel verspricht. Bisher waren diese Räder, die im Wagenbau längst bekannt sind, zu theuer; neuerdings werden sie besser hergestellt und, obwohl theurer als die gewöhnlichen, sollen sie schließlich doch billiger kommen, weil sie länger halten und das Bahnmaterial außerordentlich schonen; sie rollen außerdem sanfter und geräuschloser als die eisernen. Die Räder werden aus gewöhnlichem Strohpapier gemacht, dessen Blätter auf einander geklebt und einem Druck von 7000 Ctr. ausgesetzt werden, der sie in eine feste Masse verwandelt, die abgedreht und verarbeitet wird wie Holz. Die Nabe wird mit einem Druck von 25 Tonnen hineingepreßt, der Randreif ist von Stahl und hat Ränder von $\frac{1}{4}$ ″, welche das Papier zusammenhalten. Zwei eiserne durch Bolzen verbundene Platten, eine auf jeder Seite, dienen demselben Zweck. Der Reif nimmt Theil an der Festigkeit des Papiers, da er unmittelbar auf demselben sitzt.



Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Kayßler. Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Deutsches Postarchiv.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 2. Berlin, Januar. 1873.

I. Actenstücke und Aufsätze.

3. Entwurf eines Gesetzes,

betreffend einige Abänderungen des Gesetzes über das Posttaxwesen im Gebiete des Deutschen Reichs vom 28. October 1871.

Wir veröffentlichen im Nachstehenden den Entwurf eines Gesetzes, welches dazu bestimmt ist, durch eine Umgestaltung des Päckerei- und Geldbeförderungs-Tarifs der Deutschen Reichspost dem Verkehr wesentliche Erleichterungen zu bereiten. Der Gesetzentwurf nebst den Motiven liegt zur Zeit dem Bundesrathe zur verfassungsmäßigen Beschlußnahme vor.

Wir **Wilhelm,** von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen ꝛc.

verordnen im Namen des Deutschen Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesrathes und des Reichstages, was folgt:

§. 1.

Packetporto.

Das Porto für Packete beträgt:

I. bis zum Gewichte von 5 Kilogrammen einschließlich:

a. auf Entfernungen bis 10 Meilen einschließlich .... 2½ Sgr.

b. auf alle weiteren Entfernungen .... 5 „

Für unfrankirte Packete wird ein Portozuschlag von 1 Sgr. erhoben.

II. beim Gewichte über 5 Kilogramme:

a. für die ersten 5 Kilogramme die Sätze wie vorstehend unter I.,

b. für jedes weitere Kilogramm oder den überschießenden Theil eines Kilogramms

	bis 10 Meilen	½	Sgr.
über 10	» 20 Meilen	1	»
» 20	» 50 Meilen	2	»
» 50	» 100 Meilen	3	»
» 100	» 150 Meilen	4	»
» 150 Meilen		5	»

Bei Packeten, deren Umfang in offenbarem Mißverhältnisse zu ihrem Gewichte steht (sperriges Gut), wird das nach I. oder II. zu erhebende Porto um die Hälfte erhöht.

§. 2.

Porto- und Versicherungsgebühr für Sendungen mit Werthangabe.

Für Sendungen mit Werthangabe wird erhoben:

a. Porto, und zwar

1) für Briefe ohne Unterschied des Gewichts,
auf Entfernungen bis 10 Meilen 2 Sgr.
auf alle übrige Entfernungen 4 »

Für unfrankirte Sendungen wird ein Portozuschlag von 1 Sgr. erhoben.

2) für Packete und die dazu gehörige Begleitadresse:
der nach §. 1 sich ergebende Betrag;
und

b. Versicherungsgebühr ohne Unterschied der Entfernung und zu jeder Höhe der Werthangabe gleichmäßig ½ Sgr. für je 100 Thaler oder einen Theil von 100 Thalern, mindestens jedoch 1 Sgr.

§. 3.

Das in den §§. 1 und 2 vorgesehene Zuschlagporto wird bei portopflichtigen Dienstsendungen (§. 1 des Gesetzes über das Posttaxwesen vom 28. October 1871) nicht erhoben.

§. 4.

Das gegenwärtige Gesetz tritt mit dem 1. Januar 1874 in Kraft.

Mit dem gleichen Termine treten die entgegenstehenden Bestimmungen in den §§. 2 und 3 des Gesetzes über das Posttaxwesen im Gebiete des Deutschen Reichs vom 28. October 1871 außer Wirksamkeit.

Urkundlich ꝛc.

Gegeben ꝛc.

Motive.

Der gegenwärtig gültige Posttarif für Packet- und Geldsendungen (Gesetz über das Posttaxwesen vom 28. October 1871, Reichs-Gesetzbl. S. 358—362) ist bei Herstellung der einheitlichen Postgesetzgebung für das Deutsche Reich unverändert aus dem Gesetze über das Posttaxwesen im Gebiete des Norddeutschen Bundes vom 4. November 1867 (Bundes-Gesetzbl. S. 75—79) übernommen worden.

Der Norddeutsche Posttarif war aus einer Verschmelzung der zahlreichen verschiedenartigen Fahrposttarife entstanden, welche bei Gründung des Norddeutschen Bundes in den Staaten mit selbstständigen Postverwaltungen vorgefunden wurden. Die absolute Erfüllung der Zweckmäßigkeits-Anforderungen wurde von der Nothwendigkeit des Compromisses, wenn nicht beherrscht, so doch mehrfach beeinflußt. Die Anstrengungen von der einen, und die Opfer von der andern Seite fanden ihren Ausgleich darin, daß ungeachtet aller entgegenstehenden Schwierigkeiten, ein einheitlicher Tarif für das Bundesgebiet zu Stande gekommen war, und daß mit der Annahme desselben auch das Bewußtsein lebendig ward, es sei nunmehr die Hauptgrundlage gewonnen, auf welcher bei fortschreitender Befestigung der Verkehrseinheit der demnächstige Ausbau zur Beseitigung der einstweilen unvermeidlich gewesenen Mängel sich mit Sicherheit werde vollführen lassen.

Diese Mängel sind in den Kreisen des beim Fahrpostverkehr vorzugsweise betheiligten Publicums Gegenstand wiederholter Klagen gewesen.

Soweit letztere sich gegen die Höhe der Portosätze richten, würde die Berechtigung allerdings nicht unbedingt anzuerkennen sein, weil im Jahre 1867 nur für einzelne Kategorien von Sendungen Erhöhungen, für andere dagegen Ermäßigungen eingetreten waren, über welche das dieselben genießende Publicum mit Stillschweigen hinwegzusehen pflegt. Jedenfalls dürfte die Thatsache nicht ohne Interesse sein, daß trotz der angeblichen Höhe des Tarifs der Packetverkehr eine stete Steigerung erfahren hat: von 26 Millionen Stück im Jahre 1870 auf rund 29 Millionen im Jahre 1871. Im Vergleich mit den Tarifen anderer Europäischer Länder stellt der gegenwärtige Deutsche Packettarif sich übrigens immer noch um mindestens 50 bis 100 pCt., ja sogar bis zu 250 pCt. niedriger.

Wohl aber ist nicht zu verkennen, daß der Tarif von 1867 für die jetzigen Verhältnisse und Bedürfnisse, sowohl des verkehrtreibenden Publicums, als auch der Postverwaltung selbst, zu verwickelt in der Anlage und daher zu schwierig in der Anwendung ist, gleichwie auch zugegeben werden muß, daß derselbe zu ungleiche Ergebnisse liefert: sehr niedrige Taxen für gewisse Sendungen und Entfernungen, und sehr hohe für andere.

Das Packetporto wird gegenwärtig berechnet auf Entfernungen:

bis 30 Meilen für je 5 Meilen,
über 30 bis 100 Meilen für je 10 Meilen,
über 100 bis 180 Meilen für je 20 Meilen

mit 2 Pfennigen für jedes Pfund der Sendung. Als geringste Beträge — Minimalporto — kommen die Sätze von 2, 3, 4, 5 und 6 Sgr. zur Erhebung. Dies ergiebt für Packete im Gewichte bis 100 Pfund insgesammt 1705 verschiedene Taxsätze. Abgesehen von der Verwickelung eines solchen Tarifs, ist gegen den-

selben ferner geltend zu machen, daß dem Factor der Entfernung bei Bemessung der Portosätze zu viel Rechnung getragen ist, und daß die auf größere Entfernungen zu befördernden Packete von geringem Gewichte mit verhältnißmäßig zu hohem Porto belastet sind. Bei kleineren Packeten kommt es weniger auf die Beförderungskosten, als auf die Expeditionskosten an. Die Ausgaben der Verwaltung für die bloße Beförderung kleinerer Packete sind verhältnißmäßig gering und vielfach für große und kleine Entfernungen fast gleich.

Dazu kommt, daß die Packete von geringem Gewichte die eigentlich postmäßigen Sendungen darstellen, auf welche die Betriebseinrichtungen vorzugsweise berechnet sein müssen. Nach den statistischen Ermittelungen für das Jahr 1871 hat das Durchschnittsgewicht eines Postpackets nicht ganz 8 Pfund betragen. Bis zum Gewichte von 10 Pfund bewegen sich gegen 80 pCt. der gesammten, durch die Reichspost beförderten Packetsendungen.

Diese Thatsachen, welche durch die Statistik während einer Reihe von Jahren als eine regelmäßig vorkommende Erscheinung vollständig festgestellt sind, und die sich übrigens auch aus der Natur der gesammten Verkehrsbewegung der Nation und aus der Gestaltung unserer öffentlichen Transporteinrichtungen von selbst ergeben, haben zu dem Gedanken geführt, daß jene weit überwiegende Menge von Packeten geringen Gewichts — bis 10 Pfund, dem eigentlichen Postgut — bei Aufstellung eines neuen Fahrposttarifs in erster Linie ins Auge zu fassen sei.

Damit ließe sich dann zugleich eine Reform verbinden, welche sowohl für den commerziellen, als auch für den socialen Verkehr von nicht minder weitreichender Bedeutung sein dürfte, wie für den Betrieb dieses ganzen Packettransportgeschäftes durch die Organe der Reichs-Postverwaltung: die Einführung eines Einheits-Portosatzes für Packete bis zu einem gewissen Gewichte auf alle Entfernungen. Seit längerer Zeit hat man sich in den Kreisen der Postverwaltung mit dieser Idee und deren Ausführbarkeit beschäftigt.

Die in Betracht kommenden Verhältnisse scheinen gegenwärtig in der Entwickelung soweit vorgeschritten zu sein, um jene Reform verwirklichen zu können, und den Zeitpunkt der Ausführung derselben zum 1. Januar 1874 als einen nicht verfrühten bezeichnen zu dürfen.

In dem vorgelegten Gesetzentwurfe ist deshalb für alle Packete im Gewicht bis 5 Kilogrammen ohne Unterschied der Entfernung ein einheitlicher, mäßiger Portosatz von 5 Sgr. in Aussicht genommen. Für Entfernungen bis 10 Meilen würde jedoch bei Annahme des Satzes von 5 Sgr. eine Vertheuerung gegen die bisherige Taxe eintreten; das Porto ist deshalb in Würdigung der Interessen des Localverkehrs, und in schonender Berücksichtigung bestehender Besonderheiten, sowie der unter der Herrschaft des jetzigen Tarifs entstandenen Verhältnisse, für Packete, welche sich innerhalb einer Entfernung bis 10 Meilen bewegen, nur auf die Hälfte: 2½ Sgr. festgesetzt.

Durch die Normirung eines mäßigen Einheitssatzes wird die Schranke beseitigt, welche den hier in Betracht kommenden Verkehrszweigen, dem Klein- und Schnellverkehr, durch die Entfernung gesetzt war; es werden Versendungen ermöglicht, welche man sich bisher wegen der Höhe der Transportkosten versagen mußte; Bezug und Absatz werden lebendiger, und die Familienbeziehungen gewinnen; die befruchtende Wirkung des Austausches wird in weitere Ferne getragen und die Verkehrskraft in freiere Thätigkeit versetzt. Die Einfachheit des Tarifs gestattet

in allen Fällen eine sichere Vorausberechnung der Versendungskosten, schützt gegen Versehen und Uebervortheilungen, und erleichtert die Frankirung.

Die Ausdehnung des Einheitstarifs auf sämmtliche Postpäckereien ohne Unterschied des Gewichts ist unter den gegebenen Verhältnissen so lange unausführbar, als ohne Schädigung allgemeiner Interessen das jetzt zulässige Maximalgewicht von 100 Pfund nicht erheblich eingeschränkt werden kann. Zu einer solchen Einschränkung dürfte jedoch die Zeit noch nicht gekommen sein. Den an Eisenbahnrouten gelegenen Orten ist allerdings schon jetzt für die Versendung größerer Packete durch Vermittelung der Eisenbahnen in Stelle der Post genügender Ersatz geboten. Die nicht von Eisenbahnrouten berührten Orte würden dagegen durch eine wesentliche Beschränkung des statthaften Gewichts der durch die Post zu versendenden Packete in um so größeren Nachtheil versetzt werden, als vielfach die Privatindustrie im Transportwesen noch nicht ausreichend entwickelt ist, und für solche Orte die Posten oft die einzige Versendungsgelegenheit für Päckereien darbieten. Vielleicht ist indeß bei der Thätigkeit, welche in dem Ausbau des Deutschen Eisenbahnnetzes gegenwärtig herrscht, und nachdem durch das Reichs-Postgesetz vom 28. October 1871 die letzten Fesseln beseitigt sind, welche die freie Entfaltung des Privat-Transportwesens auf den Landstraßen hemmen konnten, die Zeit nicht mehr allzufern, wo es gestattet sein wird, ohne Beeinträchtigung wirklicher Interessen, das höchste zulässige Gewicht der durch die Post zu versendenden Päckereien auf ein angemessenes Maß zu beschränken und die Reichspost von einem Frachtverkehr zu befreien, dessen Vermittelung ihren eigentlichen Aufgaben fern liegt.

Bei Aufstellung des neuen Tarifs für Packete im Gewichte von mehr als 5 Kilogrammen sind folgende Erwägungen leitend gewesen.

Es galt zunächst, den bisherigen Tarif nach Möglichkeit zu vereinfachen. Zu dem Zwecke sind die 18 Entfernungsstufen, welche sich nach Maßgabe des Gesetzes vom 28. October 1871 ergeben, auf 6 zurückgeführt, und es ist die Gewichtseinheit von 1 Pfund auf 1 Kilogramm erhöht worden. Die außerdem, soweit angänglich, durchgeführte Ermäßigung der Taxsätze fand ihre Grenzen in dem Maß der Leistungen und des Kostenaufwandes der Reichs-Postverwaltung. Dabei kommt vorzugsweise in Betracht, daß seitens der Postverwaltung im Allgemeinen für Packete über 20 bz. 40 Pfund an die Eisenbahnverwaltungen für die auf deren Routen zurückgelegte Meilenzahl Vergütungen meist in Höhe der üblichen Eilfrachtsätze zu zahlen sind. Die natürliche Folge einer zu weit gehenden Ermäßigung der Portosätze für Packete über 20 bz. 40 Pfund würde sein, daß derartige schwerere Päckereien der Frachtbeförderung mittelst der Eisenbahnen entzogen und den Posten zugeführt werden würden, womit weder den Eisenbahnverwaltungen, noch der Postverwaltung gedient sein kann. Durch die Berechnung des Porto für Packete im Gewichte über 5 Kilogrammen mit den Sätzen von 2½ bz. 5 Sgr. für die ersten 5 Kilogrammen und mit den Sätzen von ½, 1, 2, 3, 4 bz. 5 Sgr. — je nach den Entfernungen — für jedes weitere Kilogramm wird ein mäßiger und geeigneter Uebergang von dem Einheitssatze für Packete im Gewichte bis 10 Pfund zu den Portosätzen für schwerere Sendungen gewonnen und der zu schroffe Abstand vermieden, welcher sich anderen Falls ergeben würde, wenn das Porto für Packete im Gewichte über 10 Pfund lediglich nach den Sätzen von ½, 1, 2, 3, 4 bz. 5 Sgr. für jedes Kilogramm zur Erhebung gelangen sollte.

Die Grundzüge des Tarifs für Packete über 10 Pfund sind übrigens dem im Reichs-Postgebiete schon bestehenden Tarife für die im Verkehr mit dem Auslande vorkommenden Packetsendungen entlehnt; dieser Tarif hat sich seit mehreren Jahren in der Praxis bereits bewährt.

Der Portozuschlag von 50 pCt. für Packete, deren Umfang in offenbarem Mißverhältnisse zu ihrem Gewichte steht, sogenanntes sperriges Gut, wird die Reichs-Postverwaltung einigermaßen für die Mehrkosten entschädigen, welche gewöhnlich mit der Beförderung derartiger Gegenstände, zum Theil in erheblichem Maße, verbunden sind. Erfahrungsmäßig haben sich sämmtliche Transportanstalten zur Festsetzung eines ähnlichen Zuschlages genöthigt gesehen. Für die Post, welche wegen des von ihr zu bewältigenden Schnellverkehrs an begrenzte Räume und an knapp bemessene Zeitfristen gebunden ist, sind solche schwer zu handhabenden und viel Platz beanspruchenden Güter ganz besonders unbequem und eigentlich betriebswidrig. Indeß mag die Verwaltung dieselben von der Beförderung nicht ausschließen, weil Fälle und Verhältnisse denkbar sind, und in der That auch vorkommen, wo die Versendung sperrigen Gutes mit der Post, der schnelleren Ueberkunft wegen, doch dringend gewünscht wird. Um so mehr dürfte es aber gerechtfertigt sein, dann einen Taxzuschlag eintreten zu lassen.

Zur Illustration der hierbei in Betracht kommenden Verhältnisse mögen folgende, der Wirklichkeit entlehnte Beispiele dienen. Mit der Fahrpost gelangen zur Versendung: leere Gefäße und Hohlmaße, Schachteln und Gestelle mit Hüten, Mützen und Larven, Kartons und Kisten mit Crinolinen, Blumen, Spitzen, Chignons und anderen leichten Putzsachen, Körbe mit Pflanzen und Gesträuchen, Säcke mit Kork, mit Hopfen, mit Bettfedern, mit Seegras und mit Karden, Korbmöbel, Gardinenstangen, Bilderrahmen, Wagendeichseln, Kinderwagen, Velocipede, Kartenkasten, Drahtgeflechte, Blechkessel, Blechplatten, Häute, optische, astronomische, chirurgische rc. Instrumente, Oelgemälde, Käfige mit Vögeln, Affen, Hunden, Waschbären rc., Bienenkörbe, Glaskasten zu Aquarien, Glaskugeln für Gärten, Schmetterlings-, Eier-, Insecten- und Conchiliensammlungen, Hochzeits- und Tauf-Baumkuchen in immer steigenden Dimensionen, Bouquets desgleichen, Tafelaufsätze, Siebe, Spritzenschläuche, Schaufeln, Mulden, Tonnenbänder, Gypsfiguren, ausgestopfte Vögel, Trommeln rc. Diese Sendungen sind schon bisher für den Postbetrieb sehr störend gewesen und haben nicht selten zur Gestellung extraordinairer Transportmittel Veranlassung gegeben. Sie würden sich bei der neuen ermäßigten Taxe hauptsächlich auf die Post werfen, wenn diese nicht auch, wie die anderer Transportanstalten, einen erhöhten Satz für sperriges Gut annähme. Allerdings liegt eine Schwierigkeit in der präcisen Feststellung des Begriffs: sperriges Gut. Das principiell richtigste Kriterium würde ein bestimmtes Normalverhältniß des Gewichts zum Kubikinhalte sein. Allein die Anwendung würde sich, wegen der nothwendigen Berechnung des Kubikinhalts, überaus schwierig gestalten, und daran die Durchführbarkeit scheitern. Ob mit der Festsetzung gewisser Maximalgrößen nach einer oder mehreren Dimensionen auszureichen ist, wird die Erfahrung bald ergeben. Jedenfalls liegt der Verwaltung jede Härte hierbei fern. Aus allen diesen Rücksichten und Gründen erscheint es am geeignetsten, den Hauptbegriff des sperrigen Gutes im Allgemeinen dahin zu fassen, daß derselbe auf solche Sendungen zutrifft, deren Umfang in offenbarem Mißverhältnisse zu ihrem Gewichte steht. Im Reglement könnten dann nähere Kennzeichen angegeben und zugleich eine

erläuternde Aufzählung der erfahrungsmäßig hauptsächlich vorkommenden sperrigen Sendungen hinzugefügt werden. Hiermit wird um so mehr auszureichen sein, als auch im Bereich der anderen Transportanstalten bezüglich der sperrigen Güter in ähnlicher Weise verfahren wird, und als die Reichhaltigkeit der im Verkehrsgetriebe sich täglich wiederholenden Erfahrungen den Begriff bald fixiren wird.

Was das finanzielle Ergebniß der im §. 1 des Gesetzentwurfs vorgeschlagenen Portoermäßigungen anbetrifft, so stellt sich, wenn lediglich der Verkehrsumfang für das Jahr 1871, ohne Rücksicht auf die allerdings mit Sicherheit zu erwartende Steigerung, zu Grunde gelegt wird, beim Packetporto eine Mindereinnahme von ½ Million Thaler für das Jahr heraus. Es kann nun aber keinem Zweifel unterliegen, daß der Packetverkehr unter normalen Verhältnissen in Folge der Einführung eines so mäßigen Einheitsporto, einen sehr erheblichen Aufschwung erfahren wird. Um den Ausfall von 500,000 Thalern zu decken, bedürfte es einer Zunahme der jährlichen Packetzahl um nur 3 Millionen Stück zum Portosatze von 5 Sgr. Nun ist ohne eine Aenderung im Portotarif bereits im Jahre 1871 gegen das Vorjahr eine Steigerung um 3 Millionen Stück eingetreten.

Es wird hiernach wohl nicht als eine unbegründete Voraussetzung angesehen werden, wenn angenommen wird, daß der neue Tarif nicht nur keinen Ausfall, sondern vielmehr eine Mehreinnahme an Porto zur Folge haben wird. Die Postverwaltung glaubt darauf rechnen zu können, daß diese Mehreinnahme, wenn nicht gleich in erster Zeit, so doch in nicht langem Verlauf, die Mehrausgaben hinlänglich decken wird, auf welche sie sich bei den Betriebs- und Transportkosten aus Anlaß der zu erwartenden Steigerung des Verkehrs jedenfalls gefaßt machen muß. Eine finanzielle Schwierigkeit bietet die Ueberwindung dieser Mehrausgaben für die Postverwaltung in allen den Fällen nicht dar, wo der Verkehr sich in normalen Bahnen bewegt. Nur wenn etwa durch Speculationen gewisse Handelsartikel und Industrie-Erzeugnisse, welche ihrer Natur nach zum gewöhnlichen oder zum Eilfracht-Transport der Eisenbahn gehören, unter mißbräuchlicher Ausbeutung der Vortheile des neuen Posttarifs, in Packete unter 5 Kilo zertheilt und dann massenweise zur Versendung per Post gebracht werden sollten, würde diese Frage, gleichwie auch die technische Seite, einen bedenklichen Charakter erhalten. Solchen Mißbräuchen entgegenzutreten bietet das Postreglement die Mittel; mit der Anwendung derselben wird aber füglich bis dahin gewartet werden können, daß ein wirklicher Anlaß dazu sich aus der Erfahrung ergeben sollte.

Bei den vorbereitenden Berathungen des neuen Tarifs hat die Erwägung zugleich darauf gerichtet werden müssen, ob die für den Verkehr wie für den Postbetrieb so wesentlich erleichternde Frankirung bei den Packeten, die dem Einheitsporto unterliegen, ähnlich wie bei den Briefen, durch einen Taxzuschlag für unfrankirte Packete möglichst zu befördern sei. Diese Frage hat im Hinblick auf den zu erwartenden bedeutenden Zuwachs des Packetverkehrs, und auf die Nothwendigkeit der leichteren Bewältigung desselben im Postbetriebe, sowie in Erinnerung an die mit dem Zuschlage bei den Briefen gemachten überaus günstigen Erfahrungen, bejaht werden müssen.

Danach stellt die Einführung des Zuschlages, weil sie die Frankirungen begünstigt, sich ebenso sehr im Interesse des Publicums, als in demjenigen der Verwaltung liegend dar. Bei Packetsendungen in Familien-Angelegenheiten bildete die Frankirung wohl schon bisher die Regel, und bei Packetsendungen in Geschäfts-

sachen wird in den meisten Fällen der Adressat ohnehin eine Zahlung an den Absender zu leisten haben, so daß die Factura nur um den Betrag des, nach dem neuen Tarif jederzeit leicht im Voraus zu berechnenden Portofrancos erhöht zu werden braucht. Bei Geldsendungen (§. 2 des Entwurfs) kann, soweit dem Absender die Pflicht oder doch die Rücksicht der Frankirung nicht obliegt, der Francobetrag von der zu übersendenden Geldsumme in Abzug gebracht werden. Die Zurückführung der unfrankirten, dem Einheitsporto unterliegenden Sendungen auf eine verhältnißmäßig geringe Anzahl endlich würde die Postverwaltung wahrscheinlich in den Stand setzen, bei der Mehrzahl der Sendungen das Erforderniß der Beifügung einer besonderen Begleitadresse, wie mehrseitig gewünscht worden ist, in Wegfall zu bringen und dadurch die Formen zu vereinfachen.

Im §. 3 des Entwurfs hat für portopflichtige Dienstsendungen, nach Analogie der bezüglich der Briefe bestehenden Bestimmung, die Befreiung von dem Zuschlage vorgesehen werden müssen.

Die Einnahme aus dem Zuschlage kann auf etwa 50,000 Thlr. veranschlagt werden.

Die Bestimmungen in den beiden letzten Absätzen des §. 2 des Gesetzes über das Posttaxwesen vom 28. October 1871 bleiben unverändert. Danach kommt für die Begleitadresse besonderes Porto nicht in Ansatz; und es wird, wenn mehrere Packete zu einer Adresse gehören, für jedes einzelne Packet die Taxe selbstständig berechnet.

Nach §. 2 des vorliegenden Gesetzentwurfs ist das Porto für Packete mit Werthangabe nach denselben ermäßigten Sätzen zu berechnen, welche nach §. 1 auf Packete ohne Werthangabe Anwendung finden sollen. Der hieraus sich ergebende Minderertrag ist in obiger Summe von ½ Million mitenthalten.

Finanziell wird ungleich mehr die ebenfalls durch §. 2 vorgesehene Herabsetzung der Versicherungsgebühr für Briefe und Packete mit Werthangabe in's Gewicht fallen. Die von dieser Herabsetzung zu erwartende Mindereinnahme ist, bei unveränderter Annahme der Zahlenverhältnisse aus dem Jahre 1871, auf 796,000 Thlr. zu veranschlagen. Hiervon kommen 215,120 Thlr. Mehr-Einnahme in Abzug, welche sich aus der anderweiten Normirung des eigentlichen Portosatzes für die Briefe mit declarirtem Werthe ergeben. Es entzieht sich jeder Vorausberechnung, ob die verbleibende Summe des Ausfalls mit 581,000 Thlr. ganz oder wenigstens zum größeren Theile Deckung in den verhältnißmäßigen Mehrerträgen finden wird, welche aus Anlaß der durchgreifenden Ermäßigung der Versicherungsgebühr erwartet werden können. Indeß dürfte der Vorsicht wohl genügt sein, wenn darauf gerechnet wird, daß wenigstens die Hälfte reichliche Deckung erfahren werde, zumal hier zwei Momente der Steigerung vorhanden sind: die Zunahme der Sendungen, und die Wiederherstellung der aufrichtigen Declaration.

Die Postverwaltung hatte sich schon seit längerer Zeit damit beschäftigt, im Interesse des Verkehrs eine Ermäßigung der Versicherungsgebühr vorzubereiten. Es bestand die Ueberzeugung, daß eine solche Maßregel dem Geldumsatze, welcher gegenwärtig mit der Reichspost ca. 4½ Milliarden Thaler jährlich (d. h. in Gemäßheit der Declarationen, in Wirklichkeit sicher bei Weitem mehr) beträgt, in großem Maße zu Statten kommen, daß sie die daran sich knüpfenden Beziehungen,

namentlich auch in die Ferne, erleichtern, das einigende Element des Verkehrs stärken und neue Hebel des Wohlstands in Thätigkeit setzen würde. Die Ausführung konnte indeß erst jetzt in Angriff genommen werden, weil einerseits die Folgen anderer Verkehrserleichterungen, wie der Ermäßigung des Briefportos, der Abschaffung des Landbriefbestellgeldes u. s. w. zunächst zu überwinden gewesen waren, und andererseits der Krieg dazwischen gekommen war. Gegenwärtig liegen die für die Post in Betracht kommenden finanziellen und Verkehrsverhältnisse derartig, daß mit der gedachten Maßregel nunmehr wird vorgegangen werden können, um dem Geldverkehr die beabsichtigte Erleichterung zu Theil werden zu lassen.

Hierzu tritt noch eine, allerdings erst in zweiter Linie stehende Rücksicht. Ein nicht unbeträchtlicher Theil derjeniger Versender: Banquiers, Actiengesellschaften 2c., welche vielfach in die Lage kommen, sich der Posten zur Uebermittelung bedeutender Summen zu bedienen, ist dazu übergegangen, nicht mehr den ganzen Werth der Sendungen, sondern nur einen mitunter sehr geringen Theil zu declariren und die Sendung gegen Zahlung mäßiger Prämien bei Assecuranzgesellschaften zu versichern. In neuerer Zeit hat sich eine Anzahl von Versicherungsgesellschaften auf diesen Industriezweig geworfen; ein Theil derselben ist sogar zu einem internationalen Verbande zusammengetreten, welcher das Geschäft im Großen betreibt. Wenn auch der Umstand, daß die Absender ihren ganzen Post-Geldverkehr der Einsichtnahme dieser Gesellschaften und ihrer Agenten zugänglich machen müssen, gegenüber dem bei der Postverwaltung streng gewahrten Briefgeheimnisse, manchen Geschäftsmann abhält, von jenem Versicherungsverfahren Gebrauch zu machen, so hat doch, wie bemerkt, eine nicht unerhebliche Anzahl, welche lediglich den kaufmännischen Grundsatz der Spesenvermeidung im Auge hat, zu diesem Mittel gegriffen, um die Zahlung der vollen Postgebühren zu ersparen. Die Versicherungsgesellschaften beuten zu ihrem Vortheile, ohne mit den Gegenständen in Berührung zu kommen, den Umstand aus, daß Sendungen mit Werthangabe verhältnißmäßig sehr selten auf den Posten in Verlust gerathen. Da sie gar keine Mühe und Kosten bezüglich der Behandlung der Sendungen haben, so können sie selbstverständlich ihren Versicherungstarif viel niedriger setzen, als die Post. Es zeigen sich sofort die bedenklichen Folgen dieser Art von Speculation vom Standpunkte der Moralität; es zeigt sich, daß der böse Keim, den sie in sich trägt, gemeingefährliche Folgen haben kann. Alle Fürsorge, welche die Postverwaltung aufwendet, um die Sicherheit der ihr anvertrauten Sendungen zu wahren, alle Einrichtungen, welche sie zu diesem Ende trifft, von der sorgfältigen Auswahl und dienstlichen Erziehung des Personals an bis zu den Sicherheitsvorkehrungen in den stabilen und mobilen Postlocalen, und bis zu den mit größter Ueberlegung oft in's Kleinste ausgedachten, mühevoll in's Werk gerichteten Vorschriften des technischen Expeditions-Modus — sie kommen in ihren Früchten finanziell dem Unternehmen dieser Versicherungsgesellschaften zu statten. Unter Ausbeutung der Einrichtungen und der Fürsorge des Staates entziehen sie der Staatskasse die derselben gebührenden Einnahmen und, was bei Weitem schlimmer ist, erschüttern die Moralität der Beamten.

Es dürfte daher die Frage nicht unberechtigt sein, ob jenem Auswuchse der Versicherungs-Industrie nicht direct mit gesetzlichen Maßregeln entgegen zu treten sein möchte. Vor der Hand wird es sich empfehlen, die Wirkungen abzuwarten,

welche die im Gesetzentwurfe vorgeschlagene, von der Postverwaltung wie erwähnt bereits seit längerer Zeit im Interesse des Verkehrs erstrebte Herabsetzung der Versicherungsgebühr in der gedachten Beziehung äußern wird.

Gleichzeitig mit der sehr erheblichen Ermäßigung der Versicherungsgebühr ist zur Deckung von wenigstens einem Theile des zu erwartenden bedeutenden Ausfalles eine anderweite Normirung des eigentlichen Portosatzes vorgeschlagen worden, der für jede Sendung, gleichviel ob hoch oder niedrig declarirt, zu entrichten ist, und dessen Bezahlung an die Postkasse sich die Absender demnach nicht auf Umwegen entziehen können.

Gegenwärtig beträgt die Versicherungsgebühr für je 100 Thlr. auf Entfernungen bis 15 Meilen 1 Sgr., auf Entfernungen über 15 bis 50 Meilen 2 Sgr. und auf Entfernungen über 50 Meilen 3 Sgr. mit einer Ermäßigung auf die Hälfte dieser Sätze für Beträge über 1000 Thlr. Für kleinere Summen bis 50 Thlr. kommen bei den gedachten Entfernungen die Sätze von ½, 1 bz. 2 Sgr. zur Erhebung. Im Vergleich zu diesen Taxen bietet der neue Tarif mit dem gleichmäßigen Satze von ½ Sgr. für je 100 Thlr., ohne Rücksicht auf die Entfernung, eine Ermäßigung von 100 bis 600 Prozent.

Bezüglich des Porto für Werthbriefe sind die neuen Sätze von 2 und 4 Sgr. aus den obigen Erwägungen hervorgegangen. Es war in Anregung gekommen, ob im Interesse einer weiteren Vereinfachung des Posttarifs die Gleichstellung dieser Portosätze mit denjenigen für Packete, d. i. 2½ und 5 Sgr., nicht angänglich sein möchte; bei den näheren Erörterungen zeigte es sich indessen, daß die letzteren Sätze für einige Entfernungsstufen, namentlich auch beim Nahverkehr, sich gegen das jetzige Porto zu hoch erwiesen, weshalb im Interesse jenes Verkehrs von der in Vorschlag gebrachten Gleichstellung Abstand genommen wurde.

Die Bestimmung im letzten Absatz des §. 3 des Posttaxgesetzes vom 28. October 1871, wonach, wenn mehrere Packete mit Werthangabe zu einer Begleitadresse gehören, für jedes Packet die Versicherungsgebühr selbstständig berechnet wird, bleibt bestehen.

Sollte der vorliegende Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Genehmigung erhalten, so würde demnächst die Ausdehnung des Tarifs auf den Fahrpostverkehr mit Oesterreich-Ungarn in's Auge zu fassen sein. Im Hinblick hierauf ist bei Abschluß des Postvertrages mit Oesterreich-Ungarn vom 7. Mai 1872 in dem Artikel 50 desselben bereits die folgende Bestimmung aufgenommen worden: »Den Postverwaltungen der vertragschließenden Theile soll überlassen bleiben, sich über die Abänderung und Vereinfachung des Tarifs für Fahrpostsendungen auf Grundlage einer Verminderung der Gewichts- bz. Entfernungsstufen zu verständigen«; und es ist bei der Unterhandlung des gedachten Vertrages, an welcher Commissarien der Königlich Bayerischen und der Königlich Württembergischen Postverwaltung Theil nahmen, zum Ausdruck gebracht, daß dieser Bestimmungbie Voraussetzung der im vorliegenden Entwurf angestrebten Tarifreform zum Grunde liege.

4. Telegraphische Signale auf Seeschiffen.

(Nach einem Vortrage des Capitain Colomb in der Society of Telegraph Engineers in London.*)

Die Kunst, welche wir heute Telegraphie nennen und die im Wesentlichen darin besteht, Botschaften durch Signale, die entweder mit dem Auge oder mit dem Ohre wahrzunehmen sind, auf weite Entfernungen in möglichst kurzer Zeit zu befördern, ist sehr alt. Aus den Schriften des Alten Testamentes läßt sich nachweisen, daß dieselbe — wenn auch immerhin noch sehr unentwickelt — den Hebräern nicht unbekannt war. Im Agamemnon des Aeschylus, der 500 Jahre v. Chr. geschrieben wurde, wird an einer Stelle erwähnt, daß »brennende Fackeln die Kunde von Berg zu Berg und an den Ufern des Aegäischen Meeres hin getragen hätten«. Etwa 200 Jahre v. Chr. stellt Polybius bereits Untersuchungen über die Kunst an, mit Fackeln Signale zu geben, und spricht dabei die Ueberzeugung aus, daß für den Krieg Nichts von so hervorragender Wichtigkeit sei, als die Kenntniß derselben.

Wie bei der geringen Entwickelung des bürgerlichen Verkehrs in jenen Zeiten nicht anders zu erwarten, hat der Krieg im Alterthum allein die Veranlassung für die Entwickelung dieser Kunst gegeben. Dieselbe ist übrigens durch Polybius und seine Zeitgenossen auf eine nicht unerhebliche Stufe der Vollkommenheit gebracht worden, auf welcher sie Jahrhunderte hindurch ziemlich unverändert verblieben ist. Als Beispiel für die Art und Weise, mit welcher das Signalisiren nach den Vorschlägen des Polybius ausgeführt wurde, sei folgende Methode erwähnt:

Die Buchstaben des Alphabets waren auf 5 numerirten Tafeln in natürlicher Reihenfolge derart verzeichnet, daß die Tafeln I.—IV. je 5, die Tafel V. aber 4 Buchstaben enthielt. Beim Telegraphiren wurden die Buchstaben mittelst Fackeln, und zwar in folgender Weise kenntlich gemacht: Die Fackelträger waren auf zwei Flügel vertheilt; fünf Fackeln auf der linken Seite gaben die Zahl der Tafel an, auf welcher sich der betreffende Buchstabe befand, ebenso viele Fackeln auf der rechten Seite aber die Stelle des Buchstabens auf jener Tafel. Um z. B. den Buchstaben d zu bezeichnen, mußte eine Fackel auf der linken und vier Fackeln auf der rechten Seite gezeigt werden. Zum Zeichen, daß die Signale verstanden waren, mußte die communicirende Station jedes Signal der Anfangs-Station wiederholen.

Die Geschichte hat uns aus einer sehr viel späteren Zeit Beispiele eines telegraphischen Verkehrs überliefert, welche beweisen, daß durch nahezu zwei Jahrtausende Fortschritte in dieser Kunst nicht gemacht worden waren. So kennen wir u. A. die Methode, in welcher sich der Commandant einer von den Türken hart eingeschlossenen ungarischen Festung**) und der Befehlshaber des zum Entsatz heranrückenden Oesterreichischen Truppencorps über das Belagerungsheer hinweg mit einander verständigten. Auch hier wurde das Alphabet durch Fackelträger dargestellt, die jedoch nur in zwei Reihen rangirten, so daß die Buchstaben A-B-C

*) Abgedruckt in dem von dem Vorstande dieser Gesellschaft herausgegebenen Journal of the Society of Telegraph Engineers, London 1872.

**) Das »Journal« giebt dieser Festung den sonst unbekannten Namen Olumpagh.

u. s. w. bis L in der ersten Linie durch je eine, die Buchstaben M-N u. s. w. bis Z in der zweiten Linie durch je zwei Fackeln bezeichnet waren. Um einen bestimmten Buchstaben anzugeben, war es nöthig, eine (bz. zwei) der Fackeln so oft sichtbar zu machen, als die Stellung dieses Buchstabens in der betreffenden Linie dies erforderte. Sollte z. B. das Wort »und« ausgedrückt werden, so hatte man zwei Fackeln neunmal, dann zweimal und endlich eine Fackel viermal zu erheben.

Es ist in die Augen fallend, daß diese Art eines telegraphischen Verkehrs nur bei Nachtzeit ausführbar war. Zum Gebrauch auf den Schiffen war dieselbe ganz ungeeignet. Hier wußte man bis in die neueste Zeit hinein auf keine andere Weise Signale zu geben, als durch das Aushängen von Flaggen und Schildern, durch das Blasen von Instrumenten oder den bloßen Zuruf. In England kamen die Flaggen-Signale erst unter Karl II. in allgemeinen Gebrauch. Die Verwendung der Flaggen geschah indeß in so willkürlicher Weise, daß in der Einführung dieses Hülfsmittels kaum ein Fortschritt in der Kunst des Telegraphirens zu erblicken ist. Den ersten Grund zu einem systematisch geordneten Gebrauch der Flaggen für die See-Telegraphie legte ums Jahr 1780 Kempenfeldt, ein verdienter Offizier der englischen Marine, durch sein Flaggenbuch. Dieses Flaggenbuch enthielt auf einer gewissen Anzahl von Seiten den Wortlaut aller Signale, die man mit den damaligen Hülfsmitteln auszudrücken vermochte. Das Signalisiren geschah mittelst zweier Flaggen, und zwar wurde durch eine dieser Flaggen die Seite des Buches, und durch die andere die Stelle bezeichnet, unter welcher auf dieser Seite die betreffende Botschaft zu finden war. Der Uebersichtlichkeit und größeren Einfachheit wegen hatte man die zum Signalisiren benutzten Flaggen am Rande jeder Seite und stets in derselben Reihenfolge neben dem Text der Depeschen abgebildet; außerdem befand sich auch am Kopfe jeder Seite die Abbildung einer Flagge. Die letzteren entsprachen, auch in ihrer Reihenfolge auf den Seiten des Buchs, den seitlich abgebildeten. Sollte nun z. B. eine Depesche abgegeben werden, welche sich auf der 7. Seite befand und hier die 5. Stelle einnahm, so mußten, wenn wir die einzelnen Flaggen mit den Buchstaben des Alphabets bezeichnen, zu dem gedachten Zwecke die Flaggen G und E aufgezogen werden. Die Zahl der Botschaften, welche auf diese Weise abgegeben werden konnten, war indeß immer noch sehr gering. Es galt daher als ein großer Fortschritt, daß durch Einführung von Flaggen, die mit den Zahlen 1, 2, 3 bis 0 versehen waren, die Zahl der Signale auf 810 vermehrt werden konnte. Immerhin blieb man indeß noch auf vorher verabredete Botschaften beschränkt. Eine Aenderung in dieser Beziehung war erst durch Verwerthung der Fortschritte zu erreichen, welche das Telegraphenwesen inzwischen auf dem Festlande gemacht hatte. Es wird nöthig sein, auf dieselben hier einen kurzen Blick zu werfen.

Schon gegen Ende des 17. Jahrhunderts hatten gleichzeitig der Engländer Hook und der Franzose Amanton den Vorschlag gemacht, die Buchstaben des Alphabets durch besonders geformte Zeichen auszudrücken, dieselben in Rahmen zu fassen und durch weithin sichtbare Aufstellung als telegraphische Zeichen zu benutzen. Diese Vorschläge blieben indeß unausgeführt. Nicht eher als in den Revolutionskriegen Frankreichs gegen Ende des vorigen Jahrhunderts kamen auf ähnlichen Principien beruhende Signal-Vorrichtungen zur praktischen Anwendung. Dieselben, von dem Franzosen M. Chappe erfunden und Semaphoren genannt, be-

standen aus einem Verticalbaum, auf welchem ein Querbaum mittelst eines Zapfens beweglich angebracht war. An jedem Ende des Querbaums waren in gleicher Weise zwei oder mehr bewegliche Arme angebracht. Durch die Bewegung des Querbaums sowie durch gleichzeitige Veränderungen in der Stellung der Seitenarme konnte eine sehr große Anzahl von Signalen erzeugt und Botschaften, nach vorheriger Verabredung über die Bedeutung dieser Zeichen, mit erheblicher Geschwindigkeit befördert werden.

Noch bedeutendere Resultate wurden durch die von Lord George Murray im Jahre 1795 erfundene und von ihm Shutter- (Laden) Telegraph genannte Signal-Vorrichtung erzielt. Dieselbe war ungefähr nach Art der Jalousien eingerichtet und bestand aus sechs an einer Hauptaxe sitzenden beweglichen Flügeln, die durch Drehung um einen bestimmten Winkel so gestellt werden konnten, daß sie dem Beobachter sichtbar oder nicht sichtbar waren. Der Apparat fand zuerst in dem Englisch-Französischen Kriege zum Beginne dieses Jahrhunderts Anwendung. Er erwies sich so wirksam, daß mit demselben kurze Botschaften in einem Zeitraume von 10 bis 12 Minuten, längere in 28 bis 30 Minuten, zwischen London und Plymouth befördert werden konnten. Welcher Fortschritt durch ein solches Ergebniß erreicht war, wird sich daraus ermessen lassen, daß eine Reise zwischen den genannten beiden Orten zu jener Zeit drei volle Tage in Anspruch nahm.

Durch die Einführung dieses Systems wurde gleichzeitig neben einer viel größeren Geschwindigkeit erreicht, daß nunmehr die Signale bei Tage gegeben werden konnten. Hierdurch gewann das Arbeiten an Sicherheit; auch war der Mechanismus der Apparate verhältnißmäßig einfach und leicht in Thätigkeit zu setzen.

Um den Beginn dieses Jahrhunderts gelang es auch dem Admiral Popham die Signalkunst zur See von den Fesseln zu befreien, welche einen ausgedehnteren Gebrauch derselben bisher gehindert hatten. Angeregt durch die Ideen, welche zur Vervollkommnung der Telegraphie auf dem festen Lande geführt hatten, faßte derselbe den Gedanken, ein Wörterbuch zu entwerfen, in welchem jedes Wort durch eine Zusammenstellung von Buchstaben und letztere wieder durch bestimmte Flaggen dargestellt werden sollten. Dadurch war die Möglichkeit geboten, jede beliebige Botschaft durch Flaggen-Signale auszudrücken. Diese Methode, welche sehr bald in der Englischen Marine eingeführt und zum ersten Male auf der von Nelson bei Trafalgar befehligten Flotte angewendet wurde, hat bis auf den heutigen Tag Gültigkeit behalten, und ist ebenso wie das gleichfalls bis jetzt beibehaltene System zur Signalisirung vorher verabredeter Botschaften mittelst numerirter Flaggen, seither nur in weniger bedeutenden Einzelheiten erweitert bz. vervollkommnet worden.

Sehr im Argen und wesentlich auf derselben Stufe wie zur Zeit Jacob's II. blieb das Telegraphiren zur See bei Nachtzeit. Erst vor etwa zehn Jahren kamen zwei Englische Offiziere, der Major Bolton und der Capitain Colomb, gleichzeitig auf den Gedanken, die bei der elektrischen Telegraphie angewendeten Zeichen (Punkt und Strich) zum Signalgeben für Landheer und Marine zu benutzen. Die Resultate, welche man durch diese, allerdings sehr starke Lichteffekte erfordernde Methode nach einer achtjährigen Anwendungszeit erreicht hat, sind sehr günstig, so daß man zur Beantwortung von Signalen auf Entfernungen von 30 (Englischen) Meilen nicht mehr Zeit gebraucht, als früher bei Signalen auf Distancen von 2 Meilen.

Nach dieser Darstellung der historischen Entwickelung der Signalkunde wird es nicht ohne Interesse sein, die gegenwärtig bei dem Telegraphiren zur See in Anwendung kommenden Systeme zu überblicken.

Wie schon erwähnt, müssen die Zeichen, deren man sich in der Telegraphie bedient, entweder für das Auge oder das Ohr wahrnehmbar sein. Sichtbare Signale können sich unterscheiden durch Form, Farbe oder durch die Bewegung des Lichts. Diese verschiedenen Arten können selbstständig für sich, sowie in Verbindung mit einander zur Anwendung kommen. Als Beispiele optischer Signale, die lediglich auf der Anwendung bestimmter Formen beruhen, können die Semaphoren dienen. Dagegen beruht das Flaggensystem auf der Unterscheidung von Formen und Farben.

Als einziges allgemein bekannt gewordenes Beispiel eines telegraphischen Systems, welches sich lediglich auf die Anwendung von Farben beschränkt, sei hier das in der Amerikanischen Marine eingeführte Verfahren erwähnt, wonach die Signale durch Anwendung kleiner Feuerwerkskörper in rothem, grünem und weißem Lichte abgegeben werden. Andere ausschließlich auf diesem Principe beruhende Methoden haben sich stets als unpraktisch erwiesen.

Ausschließlich auf die Bewegung des Lichts basirt ist das Punkt- und Strich-System. Neuerdings ist von Sir W. Mitchell in Vorschlag gebracht worden, dasselbe durch Anwendung verschiedenfarbigen Lichtes zu erweitern.

Die akustischen Signale bestehen entweder aus einem einzelnen Tone, oder aus einer Reihenfolge rhythmisch geordneter Töne.

Was die Apparate betrifft, mit welchen in der Englischen Marine diese Signale ausgeführt werden, so bestehen dieselben zunächst aus farbigen Flaggen, und zwar sind dieselben roth, blau, gelb, schwarz oder weiß gefärbt. Auch in der Form sind dieselben verschieden; einige sind wimpelartig lang und spitz zulaufend, andere dreieckig, noch andere beinahe quadratisch. Ein anderes Mittel der Unterscheidung besteht in der Vertheilung der lichten und dunkeln Farben, auch wohl in der verschiedenen Schattirung ein und derselben Farbe auf den einzelnen Flaggen. Dieselben stellen entweder Buchstaben oder Zahlen vor oder dienen auch zu anderen besonderen Zwecken. Sie werden entweder einzeln oder in Gruppen von 2 bis 3 Flaggen entfaltet. In allen Fällen müssen diese Gruppen von oben nach unten, wie Druckschrift oder Zahlen von links nach rechts, gelesen werden.

Ergänzt wird dieses Flaggensystem durch die Anwendung der oben beschriebenen Shutter-, Semaphoren- und des Punkt- und Strich-Lichtsystems. Letzteres kommt bei Tage allerdings nur in beschränktem Umfange zur Anwendung. Das Instrument, welches sich für letzteren Zweck, d. h. für das Telegraphiren zur Tageszeit, am wirksamsten erwiesen hat, ist eine Art Trommel, welche zum Zusammenlegen eingerichtet ist. Die längeren oder kürzeren Zeiträume, in denen der Apparat geöffnet bleibt, bezeichnet die Punkte oder Striche; durch das Zusammenlegen, welches den Apparat dem Auge des Beobachters entzieht, werden die Intervalle angedeutet. Mit einer Vorrichtung dieser Art wurde das Telegraphiren zwischen dem Great-Eastern und den anderen Schiffen der Expedition bei der Legung des Atlantischen Kabels ausschließlich bewirkt.

Nebenher sind auch Heben und Senken einer Flagge in verschiedenen Zeiträumen, sowie das Schwenken einer an einer Stange befestigten Flagge in längeren oder kürzeren Bogen wirksame Mittel des Signalisirens.

Zur Nachtzeit kommt ganz ausschließlich das Punkt- und Strich-System zur Anwendung. Der hierzu benutzte Apparat, welcher durch die ganze Englische Marine dieselbe Einrichtung hat, besteht aus einer am Deck anzubringenden Oellaterne, welche ihr Licht in horizontaler Richtung über einen Bogen von 180 Grad und bei klarem Wetter auf eine Entfernung von höchstens 6 (Englischen) Meilen auszubreiten vermag. Dieses Licht wird dann beim Telegraphiren abwechselnd verdeckt (und zwar mittelst Vertikalschattens) oder sichtbar gelassen. Die längeren Zeiträume, in welchen das Licht sichtbar bleibt, entsprechen den Strichen der telegraphischen Zeichenschrift, die kürzeren den Punkten. Die Vorrichtung in größerer Höhe anzubringen ist nicht erforderlich, da das Licht derselben ungefähr so weit reicht, als das Schiff selbst (vermöge der Erdkrümmung) sichtbar sein würde. Der Schatten wird gewöhnlich einfach durch Vorhalten der Hand erzeugt; es ist zu diesem Zwecke zwar eine mechanische Vorrichtung erfunden worden, welche jedoch selten in Gebrauch kommt, und deren Einrichtung daher hier übergangen wird.

Bei nebeligem Wetter ist man meist genöthigt, zu den akustischen Signalen Zuflucht zu nehmen. Eine sehr beschränkte Zahl derselben läßt sich durch Kanonenschüsse erzeugen, welche in verschiedenen Zwischenräumen abgefeuert werden; auch können, wenn die Entfernung dies gestattet, Dampfpfeifen oder Nebelhörner angewendet werden, um lange und kurze Töne, die mit den Lichtzeichen des Punkt- und Strich-Systems übereinstimmen, hervorzubringen. Auf solche Weise ist es möglich, jenes System allen Umständen anzupassen, und die Erfahrungen, welche man besonders mit Nebelsignalen dieser Art gemacht hat, sind so günstige gewesen, daß man beständig bemüht ist, die Tragweite der tönenden Instrumente zu vergrößern.

Nicht auf derselben Stufe, wie bei der Marine, steht das Telegraphiren zur See bei den Schiffen der Handelsflotte. Dieselben bedienen sich zwar bei Tage der Flaggen in ähnlicher Weise, wie die Schiffe der Marine, haben aber bis jetzt noch keine Mittel angewendet, um bei Nachtzeit oder im Nebel Signale zu geben. Mit dem Punkt- und Strich-System ist hier noch kein Versuch gemacht worden, da in der Handelsflotte die Ansicht vorwaltet, daß dasselbe zu verwickelt für das gewöhnliche Begriffsvermögen sei, während es doch in der That so einfach ist, daß jeder des Lesens und Schreibens Kundige nach zweistündiger Unterweisung ein fertiger Telegraphist werden kann. Es muß hierbei noch in Erinnerung gebracht werden, daß der Erfolg des Telegraphirens zur See von der Entfernung abhängig ist, auf welche die gegebenen Signale wahrnehmbar sind. Es ist dies für die Handelsschiffe um so wichtiger, weil es sich bei diesen meist um einen Verkehr mit der Küste handeln wird, und eine solche Communication natürlicherweise viel sicherer in dem von der Küste entfernten tiefen Wasser vorzunehmen sein wird, als in größerer Nähe der Uferstationen. Zur Erzeugung eines für solche Zwecke besonders geeigneten intensiven Lichtes ist von den schon erwähnten Herren Bolton und Colomb das sogenannte Chatham-Licht vorgeschlagen worden, welches auf 12 (Englische) Meilen sichtbar ist. Dasselbe gleicht im Uebrigen dem gewöhnlichen Oellicht und wird dadurch erzeugt, daß man fein gepulvertes Magnesium, vermischt mit einer harzigen Substanz, durch die Flamme einer Spirituslampe bläst. Gegen das Verlöschen der Flammen ist ausreichende Sicherung vorhanden.

Freilich steht einer Communication der Schiffe nach der Küste, außer dem Mangel weithin wahrnehmbarer Signale, auch der Mangel von Beobachtungs-

stationen an dem Strande selbst entgegen. Das Bedürfniß, solche Stationen an zahlreichen Punkten herzustellen, ist auch im Interesse der Marine, bz. zu den Zwecken der Landes-Vertheidigung, so dringend, daß die baldige Einrichtung derselben sich nicht länger wird aufschieben lassen.

Ein anderer Mangel, welcher sich in dem telegraphischen Verkehr zur See jetzt besonders fühlbar macht, ist das Fehlen eines internationalen Flaggen-Alphabets. Zwar besteht ein internationaler Signal-Codex, auch für den Gebrauch der Kauffahrteischiffe; die seefahrenden Nationen haben sich indeß noch nicht darüber verständigen können, dieselben Buchstaben durch gleiche Signale und Flaggen auszudrücken. Leider ist wenig Hoffnung vorhanden, daß einem so lästigen Uebelstande bald abgeholfen werden wird.

---

5. Alexander von Humboldt's Reiseleben in Amerika und Asien.

I.

Auf Anregung und unter Leitung des Directors der Sternwarte in Leipzig, Professor Karl Bruhns, vereinigte sich vor mehreren Jahren eine Anzahl Deutscher Gelehrten und Schriftsteller zu dem Entschlusse, dem universalen Geiste Alexander von Humboldt's ein würdiges Denkmal durch eine alle Seiten seiner Wirksamkeit umfassende Biographie zu errichten. Zum hundertjährigen Geburtstage des großen Forschers wurde der Prospect dieses Werkes ausgegeben; jetzt liegt dasselbe in drei stattlichen Bänden vollendet vor uns*).

Während in den beiden ersten stärkeren Bänden der Entwickelungsgang und die Schicksale dieser an Arbeiten, Jahren und Ehren gleich ungewöhnlich reichen Lebensbahn geschildert werden, vergegenwärtigt der dritte Band Humboldt's Bedeutung für die Wissenschaft durch eine eingehende Darstellung und Würdigung seiner Leistungen in den einzelnen Gebieten der Naturforschung im weitesten Umfange dieses Worts. Es vertheilt sich hiernach das gesammte Werk auf sechs Hauptabschnitte wie folgt:

1) Alexander von Humboldt's Jugend und erste Mannesjahre; 2) sein Reiseleben in Amerika und Asien, beide Abschnitte von Julius Löwenberg; 3) sein Aufenthalt in Paris (1808—1826), von Robert Avé-Lallemant; 4) Schilderung von Humboldt's Leben in Berlin (1827 bis zu seinem Tode am 6. Mai 1859), von Alfred Dove; 5) bibliographische Uebersicht seiner Werke, Schriften und zerstreuten Abhandlungen, von Julius Löwenberg, endlich 6) seine Wirksamkeit auf verschiedenen Gebieten der Wissenschaft.

Dieser Abschnitt führt in acht Abtheilungen vor Humboldt's Wirksamkeit a) in der Mathematik, Astronomie und mathematischen Geographie, von Karl Bruhns; b) im Erdmagnetismus und einzelnen physikalischen und chemischen Forschungen, von Gustav Wiedemann; c) in der Meteorologie, von H. W. Dove; d) in der Geologie, von Julius Ewald; e) in der Erd- und Völkerkunde, Staats-

*) Karl Bruhns, Alexander von Humboldt. Eine wissenschaftliche Biographie. Leipzig. F. A. Brockhaus, 1872.

wirthschaft und Geschichtschreibung, von Oskar Peschel; f) in der Pflanzengeographie und Botanik, von August Grisebach; g) in der Zoologie und vergleichenden Anatomie, von J. Victor Carus, und h) in der Physiologie, von Wilhelm Wundt.

Ist in allen Theilen dieses bedeutenden biographischen Werks eine reiche Fülle bisher unbekannten Materials erschlossen, so wird die Aufmerksamkeit weiter Leserkreise in ganz besonderem Maße durch den zweiten Hauptabschnitt des Buchs in Anspruch genommen werden, welcher Humboldt's Reiseleben in Amerika und Asien umfaßt. Jene berühmte Entdeckungsreise in Amerika, welche Humboldt's Namen neben den von Columbus gestellt hat, sowie die in reifem Alter und auf der Höhe wissenschaftlichen Ansehens unternommene Reise nach Centralasien: sie sind hier zum ersten Male für das große Publicum auf Grund der von Humboldt selbst veröffentlichten, zum Theil unvollendet gebliebenen colossalen Reisewerke, unter Benutzung seiner nur im Manuscript vorliegenden Tagebücher, sowie zahlreicher gedruckter und ungedruckter Briefe aus jener Zeit in ansprechender und übersichtlicher Weise zur Darstellung gelangt.

Im Nachstehenden wird versucht, die beiden Hauptreisen Alexander von Humboldt's in ihren wesentlichsten Daten zu skizziren und durch Mittheilung einiger geeigneten Stellen aus den durch hohe Anschaulichkeit ausgezeichneten Reisebriefen des unermüdlichen Forschers zu vergegenwärtigen.

Bekanntlich ging Humboldt gegen Ende December 1798 mit dem Botaniker Bonpland, nachdem ihm verschiedene Pläne zu umfassenden Reisen durch widrige Zwischenfälle gescheitert waren, nach Spanien. Nach einer Wanderung von fast sechs Wochen, welche mit Pflanzensammeln, Ortsbestimmungen, Höhenmessungen, meteorologischen, geognostischen, magnetischen Beobachtungen ausgefüllt wurden, gelangten die Reisenden Anfang Februar 1799 nach Madrid. Hier fand Humboldt ganz unerwartet die Erfüllung seiner so lange und so sehnlich gehegten Wünsche, indem der Sächsische Gesandte am Madrider Hofe, Herr von Forell, die Erlaubniß des Königs von Spanien für den Forscher erwirkte, die Spanischen Colonien in Amerika — natürlich auf seine eigenen Kosten — bereisen zu dürfen. Welche Bedeutung diese Erlaubniß hatte, erhellt am besten daraus, daß in drei Jahrhunderten kaum sechs Reisen im Interesse der Wissenschaft zu nennen sind, die von Spaniern oder von Fremden, mit Erlaubniß der Regierung, in den Spanischen Colonien unternommen worden waren; Colonien, welche damals noch die Südstaaten der Nordamerikanischen Union, Florida, Louisiana, Texas, Mexico, Californien, ferner ganz Mittelamerika und die meisten Westindischen Inseln, endlich, mit Ausnahme von Brasilien, Patagonien und dem Feuerlande, das gesammte Südamerika umfaßten.

Am 5. Juni 1799 lichtete die Corvette »Pizarro«, welche Humboldt in Begleitung von Bonpland der neuen Welt zuführen sollte, im Hafen von Coruña die Anker; am 17. Juni landeten sie auf Graciosa und am 19. im Hafen von Santa Cruz de Teneriffa. Nachdem die Reisenden den Pic von Teneriffa bestiegen hatten und bis tief in den Krater eingedrungen waren, wobei Schwefeldämpfe Löcher in ihre Kleider brannten, wurde am 25. Juni die Seereise fortgesetzt. Am 16. Juli erreichte der »Pizarro« das Festland der neuen Welt, indem er in den Hafen von Cumana einlief. Hier verweilte Humboldt, mit wissenschaftlichen Forschungen und Excursionen in das Innere von Paria beschäftigt,

mehrere Monate. Am 18. November verließen die Reisenden Cumana, und landeten nach viertägiger Küstenfahrt in Laguayra, dem Vorhafen von Caracas.

Da die Regenzeit eingetreten war, machte man zwei und einen halben Monat Station in Caracas. Von hier aus ging Humboldt durch eine pittoreske Landschaft mit herrlichster Vegetation nach Porto-Cabello. Nach kurzem Aufenthalte wurde Porto-Cabello wieder verlassen, und nun begann die Entdeckungsreise nach dem Innern des Festlandes, zum Orenoco.

Die Reise führte in einer Fußwanderung von Porto-Cabello über Neuvalencia südlich durch die Llanos von Caracas nach San-Fernando am Apure. Von hier fuhr man am 30. März 1800 auf elendem Indianischen Kahne, der Pirogue, den Apure ostwärts bis zu seiner Mündung in den Orenoco, und dann den Orenoco aufwärts über die Wasserfälle von Atures und Maypures bis San-Fernando am Einfluß des Atabapo in den Orenoco, 23. April. Auf dem Atabapo fuhr man dann weiter südwärts bis zur Mündung der kleinen Flüßchen Temi und Tuamini bis San Antonio de Javita und dem Monte Pimichin, der Wasserscheide zwischen dem Orenoco und Amazonas. Drei Tage lang trugen die Indianer die Pirogue über diesen Trageplatz zum Rio Negro, auf dem die Fahrt südwärts bis zur Brasilianischen Grenze, bis San-Carlos ging. Am Rio Negro entlang gelangte man oberhalb San-Carlos an die Mündung des Casiquiare und fuhr auf demselben nordöstlich den 20. Mai wieder in den Orenoco ein. D a m i t w a r d i e V e r b i n d u n g d e s O r e n o c o u n d d e s A m a z o n e n s t r o m e s u n b e s t r e i t b a r n a c h g e w i e s e n. Am 23. Mai 1800 wurde die Rückreise nach Nueva Barcelona angetreten, woselbst die Ankunft am 23. Juli erfolgte, nachdem eine Reise von 375 geographischen Meilen, welche nur durch unbewohnte Wildnisse führte, zurückgelegt worden war. Mit welchen Schwierigkeiten, welchem Ungemach der berühmte Reisende auf dieser Tour zu kämpfen hatte, mag folgende Stelle aus einem Briefe an seinen Bruder Wilhelm des Näheren darthun:

»Mein Freund Bonpland bekam nach unserer Ankunft in Guayana (auf der Rückreise) Erbrechen und ein Fieber, das mir die ernsteste Besorgniß einflößte. Niemals würde ich einen so treuen, thätigen und muthigen Freund wieder gefunden haben. Auf unserer Reise, wo wir unter den Indianern und in den mit Krokodilen, Schlangen und Tigern angefüllten Wüsten von Gefahren umringt waren, hat er erstaunliche Beweise von Muth und Resignation gegeben. Nie werde ich seine großmüthliche Anhänglichkeit an mich vergessen, die er mir in einem Sturme, der uns am 6. April 1800 mitten auf dem Orenoco überfiel, gegeben hat. Unsere Pirogue war schon zwei Drittel mit Wasser angefüllt, die Indianer sprangen bereits ins Wasser, um schwimmend das Ufer zu erreichen; nur mein großmüthiger Freund blieb treu an meiner Seite und bat mich, ihrem Beispiel zu folgen und mich auf seinem Rücken von ihm schwimmend durch die Fluthen tragen zu lassen.

»Das Schicksal wollte nicht, daß wir in dieser Wüste umkommen sollten, wo 10 Meilen im Umkreise kein Mensch weder unseren Untergang noch die geringste Spur von uns würde entdeckt haben. Unsere Lage war wahrhaft schrecklich; das Ufer war über eine halbe Meile von uns entfernt, und eine Menge Crocodile ließen sich mit halbem Körper über dem Wasser sehen. Selbst wenn wir der Wuth der Wellen und der Gefräßigkeit der Crocodile entgangen und an das Land gekommen wären, würden wir daselbst vom Hunger oder von Tigern verzehrt worden

sein. Denn die Wälder sind an diesen Ufern so dicht, so mit Lianen durchschlungen, daß es schlechterdings unmöglich ist, darin fortzukommen. Der robusteste Mensch würde mit dem Beil in der Hand in zwanzig Tagen kaum eine Französische Meile zurücklegen. Der Fluß selbst ist so wenig befahren, daß kaum in zwei Monaten ein Indianisches Canot hier vorbeikommt. In diesem allergefährlichsten und bedenklichsten Augenblicke schwellte ein Windstoß das Segel unseres Schiffchens und rettete uns auf eine unbegreifliche Weise. Wir verloren nur einige Bücher und einige Lebensmittel.

»Wie glücklich fühlten wir uns, als wir nun des Abends, nachdem wir ans Land gekommen und ausgestiegen waren, unsere Abendmahlzeit hielten, da keiner von unserer Gesellschaft fehlte.....«

In einem Briefe an den Berliner Botaniker Willdenow, den Lehrer und Freund Humboldt's, heißt es ferner:

»In der Guayana, wo man wegen der Mosquiten, die die Luft verfinstern, Kopf und Hände stets verdeckt haben muß, ist es fast unmöglich, am Tageslicht zu schreiben; man kann die Feder nicht ruhig halten, so wüthend schmerzt das Gift der Insekten. Alle unsere Arbeit mußte daher beim Feuer, in einer Indianischen Hütte, vorgenommen werden, wo kein Sonnenstrahl eindringt, und in welcher man auf dem Bauche kriechen muß. Hier aber erstickt man wieder vor Rauch, wenn man auch weniger von den Mosquitos leidet.«

Nach längerem Aufenthalt in Nueva Barcelona und Cumana ging Humboldt am 24. November 1800 auf einem kleinen mit Fleisch beladenen Fahrzeug nach Cuba unter Segel. Eine äußerst langwierige Fahrt brachte ihn unter mannichfachen Gefahren am 19. December nach Havana. Ortsaufnahmen und das Sammeln von Materialien zu seinem »Essai politique sur l'île de Cuba« füllten hier vorzugsweise seine Zeit aus.

Am 8. März 1801 reiste Humboldt von Batabano, an der südlichen Küste der Insel Cuba, in einem sehr kleinen Schiffe ab und landete erst nach 25 Tagen, und nachdem er zweimal in äußerster Lebensgefahr geschwebt hatte, im Hafen von Cartagena. Aber der Forscher kannte keine Rast, der Sammler keine Ruhe. Nach einem dreiwöchentlichen Aufenthalt in Cartagena, welchen er zum Besuch der Umgegend von Turbaco anwendete, schiffte er sich am 21. April mit Bonpland bei Barancas Nuevas auf dem Magdalenenstrome ein.

»Die Gewalt des angeschwollenen, mächtig strömenden Wassers«, schreibt er dem Bruder, »hielt uns 55 Tage lang auf dem Magdalenenflusse, während welcher Zeit wir uns immer zwischen wenig bewohnten Wäldern befanden. Auf einer Strecke von 40 Französischen Meilen ist nicht ein Haus oder eine andere menschliche Wohnung anzutreffen. Ich sage Dir nichts mehr von der Gefahr der Katarakten, von den Mosquitos, von den Stürmen und Gewittern, die hier fast ununterbrochen fortdauern und alle Nächte das ganze Himmelsgewölbe in Flammen setzen.«

Ueber Honda gelangten unsere Reisenden nach Santa Fé de Bogota. Ihre Ankunft daselbst glich einem Triumphzuge. Mit einem ihnen entgegengeeilten Gefolge von mehr als 60 Personen zu Pferde zogen sie in die Stadt. Da Bonpland wieder das dreitägige Fieber bekommen hatte, so mußten sie hier zwei volle Monate bleiben.

Im September 1801 wurde die Wanderung nach Quito angetreten. Der Weg führte westwärts über den Magdalenenstrom, nach Ibague. Hier machten die Reisenden mehrere astronomische Beobachtungen. Dann gingen sie über den östlichen Zweig der Cordilleren, meist auf Schneefeldern, über den Paß von Quindiu.

»Es ist dies die beschwerlichste Straße in der Cordillere der Anden*). Es ist ein dichter, ganz unbewohnter Wald, den man auch in der besten Jahreszeit nicht schneller als in zehn oder zwölf Tagen zurücklegt. Man findet keine Hütte, keine Lebensmittel, und die Reisenden müssen sich in jeder Jahreszeit auf einen ganzen Monat mit Vorräthen versehen, weil sie nur zu oft durch das Schmelzen des Schnees und das plötzliche Anschwellen der Gießbäche nach keiner Richtung fortkommen können. Der höchste Punkt des Weges liegt 3505 Meter über der Fläche des Oceans. Der Pfad ist so eng, daß seine gewöhnliche Breite nicht über 3 bis 4 Decimeter beträgt, und er größtentheils einer offenen, durch den Felsen gehauenen Galerie gleicht. Die herabfließenden Wasserbäche haben Schluchten von 6 bis 7 Meter Tiefe ausgespült, in ihnen zieht sich der Weg fort; dieser ist wieder voll Morast, und die Dunkelheit wird noch durch die umgebende Vegetation vermehrt. Für Maulthiere ist der Paß nicht passirbar; die Ochsen, deren man sich in diesen Gegenden als Saumthiere bedient, kommen nur mit größter Mühe in diesen Galerien fort, welche bis 2000 Meter lang sind. Hat man das Unglück, solchen Saumthieren zu begegnen, so ist kein anderes Mittel, ihnen aus dem Wege zu kommen, als den Pfad wieder zurückzugehen oder auf den Erdwall zu steigen, welcher die Schlucht einfaßt, und sich da an den Wurzeln festzuhalten, die von den Bäumen der Höhen hervorragen. Wir litten überdies in den letzten Tagen beim Herabsteigen von dem westlichen Abhange sehr viel durch die beständigen Platzregen. Unser Weg führte durch ein sumpfiges, mit Bambusschilf bedecktes Land. Die Stacheln der Wurzeln dieser gigantischen Grasart hatten unsere Fußbekleidung so sehr zerrissen, daß wir barfüßig und mit blutrünstigen Füßen zu Cartago ankamen, weil wir uns nicht von Menschen (Cargueros) auf dem Rücken tragen lassen wollten.«

Humboldt schildert diese Cargueros sehr ausführlich:

»In diesen Klimaten sind die Weißen so träge, daß jeder Bergwerksdirector einen oder zwei Indianer im Dienste hat, welche seine Pferde (Cavallitos) heißen, weil sie sich alle Morgen satteln lassen und, auf einen kleinen Stock gestützt und mit vorgeworfenem Körper, ihren Herrn umhertragen. Unter den Cavallitos und Cargueros unterscheidet und empfiehlt man den Reisenden diejenigen, die sichere Füße und einen sanften gleichen Schritt haben; und da thut es einem recht weh«, schließt er in edlem Humanitätsgefühl, »von den Eigenschaften eines Menschen in Ausdrücken reden zu hören, mit denen man den Gang der Pferde und Maulthiere bezeichnet.«

Von Cartago gingen die Forscher über Buga durch das herrliche Thal des Caucaflusses nach Popayan.

Der Weg von Popayan nach Quito bot noch die größten Schwierigkeiten. Es mußten die Paramos von Pasto überstiegen werden, und zwar in der Regenzeit. Paramo heißt in den Anden jeder Ort, wo auf einer Höhe von 1700 bis

*) Pittoreske Ansichten der Cordilleren. S. 16 ff.

2000 Toisen die Vegetation stillsteht und eine Kälte ist, die bis in die Knochen dringt. »Ueber scheußlich schroffe Abgründe« kamen die Reisenden nach Pasto, das am Fuße eines furchtbaren Vulkans liegt.

»Man kann sich nichts Schrecklicheres denken«, schreibt Humboldt dem Bruder, »als den Eintritts- und den Ausgangsweg bei dieser kleinen Stadt, wo wir die Weihnachten 1801 zubrachten, und deren Einwohner uns mit rührender Gastfreundlichkeit aufnahmen. Dicke Wälder liegen zwischen Morästen; die Maulthiere sinken bis auf den halben Leib ein; und man muß durch so tiefe und enge Schlüfte (Racheln), daß man in Stollen eines Bergwerks zu kommen glaubt. Auch sind die Wege mit den Knochen der Maulthiere gepflastert, die hier vor Kälte oder aus Mattigkeit umfielen. Die ganze Provinz Pasto, mit Inbegriff der Gegenden um Guachucal und um Tuqueres, ist ein gefrorenes Gebirgsplateau, fast über den Punkt herauf, wo die Vegetation aushalten kann, und mit Vulkanen und Solfataren umringt, woraus beständige Rauchwirbel dampfen. Die unglücklichen Bewohner dieser Wüsteneien haben keine andere Nahrung als Pataten, und wenn diese ihnen fehlen, wie im letztverwichenen Jahre, so gehen sie ins Gebirge, um den Stamm eines kleinen Baumes zu essen, der Achupalla heißt (Pourretia Pitcarnia). Da aber der nämliche Baum auch den Bären der Anden zur Speise dient, so machen diese ihnen oft die einzige Nahrung streitig, welche dies hohe Land den Menschen darbeut.«

Nachdem die Reisenden zwei Monate hindurch Tag und Nacht von Regengüssen durchnäßt worden waren, und bei der Stadt Ibarra beinahe ertranken, weil plötzlich bei einem Erdbeben das Wasser stieg, langten sie am 6. Januar 1802 zu Quito an.

In der Provinz Quito hielt sich Humboldt mit Bonpland fast acht Monate — bis in den August — auf. Diese Zeit ward angewandt, die wichtigsten Vulkane zu besteigen. Es wurden nacheinander der Pichincha, Cotopaxie, Antisana, Ilinaca untersucht; bei jedem der Vulkane brachten die Forscher vierzehn Tage bis drei Wochen zu und kehrten in der Zwischenzeit immer nach der Hauptstadt zurück. Bei derartigen Bergbesteigungen war Humboldt von bewundernswerther Kühnheit und unermüdlicher Ausdauer. So wurde der Pichincha dreimal erstiegen, obgleich schon der erste Versuch unserm Forscher Schwindel und Ohnmacht zugezogen hatte und fast undenkbare Gefahren und Hindernisse zu überwinden waren. Am 28. Mai 1802 stand er zum dritten Male auf dem zitternden Felsbalcon des Pichincha, welcher — 14,940 Fuß über dem Meere — durch heftige Erdstöße erschüttert wurde, um über dem flammenden Krater verschiedene Beobachtungen und Versuche anzustellen.

Am 9. Juni 1802 brach Humboldt von der Hauptstadt wieder auf, um nach dem Chimborazo zu reisen, und am 23. Juni klomm er bis nahe zum Gipfel des Riesenberges, bis zu der vor ihm von keinem Menschen erstiegenen Höhe von 18,096 Fuß empor. Er hat diese Bergbesteigung, welche schnell zu einer weitverbreiteten Berühmtheit gelangte, selbst in einer Abhandlung, welche von ihm in der öffentlichen Versammlung Deutscher Naturforscher in Jena am 26. September 1836 gelesen worden ist, geschildert.*) In derselben heißt es: Der Pfad wurde immer schmaler und steiler. Die Eingeborenen verließen uns alle bis auf

*) Schumacher, Astronom. Jahrbuch für 1837. S. 176—206.

Einen in der Höhe von 15,600 Fuß. Alle Bitten und Drohungen waren vergeblich; die Indianer behaupteten, von Athemlosigkeit mehr als wir zu leiden. Wir blieben allein, Bonpland, unser liebenswürdige Freund, der jüngere Sohn des Marques de Selvalegre, Carlos Montufar, ein Mestize aus dem nahen Dorfe San Juan, und ich.

»Wir gelangten mit großer Anstrengung und Geduld höher, als wir hoffen durften, da wir meist ganz in Nebel gehüllt waren. Der Kamm hatte oft nur die Breite von 8—10 Zoll! Zur Linken war der Absturz mit Schnee bedeckt, dessen Oberfläche durch Frost wie verglast erschien. Die dünneisige Spiegelfläche hatte gegen 30° Neigung. Zur Rechten senkte sich unser Blick schaurig in einen 800 oder 1000 Fuß tiefen Abgrund, aus dem schneelose Felsmassen senkrecht hervorragten. Wir hielten den Körper immer mehr nach dieser Seite hin geneigt, denn der Absturz zur Linken schien noch gefahrdrohender, weil sich dort keine Gelegenheit darbot, sich mit den Händen an zackig vorstehendem Gestein festzuhalten, und weil dazu die dünne Eisrinde nicht vor dem Untersinken im lockern Schnee sicherte. Nur ganz leichte, poröse Doleritstücke konnten wir auf dieser Eisrinde herabrollen lassen. Die geneigte Schneefläche war so ausgedehnt, daß wir die Steine früher aus dem Gesicht verloren, als sie zur Ruhe kamen.....

»Das Gestein wurde immer bröckeliger, das Steigen schwieriger und gefährlicher. An einzelnen sehr steilen Staffeln mußte man die Hände und Füße zugleich anwenden, und da das Gestein sehr scharfkantig war, so wurden wir, besonders an den Händen, schmerzhaft verletzt. Ich hatte dazu seit mehreren Wochen eine Wunde am Fuße, die, veranlaßt durch die Anhäufung der Niguas (Sandfloh, welcher sich unter die Haut des Menschen eingräbt und dort, da der Eiersack des befruchteten Weibchens beträchtlich anschwillt, Entzündung erregt) durch feinen Staub von Bimsstein bei Messungen in der Llano de Tapia sehr vermehrt worden war. Der geringe Zusammenhang des Gesteins auf dem Kamme machte nun größere Vorsicht nöthig, da viele Massen, die wir für anstehend hielten, lose in Sand gehüllt lagen.

»Wir schritten hintereinander um so langsamer fort, als man die Stellen erst prüfen mußte, die unsicher schienen. Glücklicherweise war der Versuch, den Gipfel des Chimborazo zu erreichen, die letzte unserer Bergreisen in Südamerika, daher die früher gesammelten Erfahrungen uns leiten und mehr Zuversicht auf unsere Kräfte geben konnten. Es ist ein eigener Character aller Excursionen in der Andenkette, daß oberhalb der ewigen Schneegrenze weiße Menschen sich in den bedenklichsten Lagen stets ohne Führer, ja ohne alle Kenntniß der Oertlichkeit befinden. Man ist hier überall zuerst.

»Wir konnten den Gipfel auch auf Augenblicke nicht mehr sehen, und waren daher doppelt neugierig, zu wissen, wieviel uns zu ersteigen übrig bleiben möchte. Wir öffneten das Gefäßbarometer an einem Punkte, wo die Breite des Kammes es erlaubte, daß zwei Personen bequem neben einander stehen konnten. Wir waren erst 17,300 Fuß hoch, also kaum 200 Fuß höher, als wir vor drei Monaten auf dem Antisana gewesen waren.

»Nach einer Stunde vorsichtigen Klimmens wurde der Felskamm weniger steil, aber leider blieb der Nebel gleich dick. Wir fingen nun nach und nach an, Alle an großer Uebelkeit zu leiden. Der Drang zum Erbrechen war mit etwas Schwindel verbunden und weit lästiger, als die Schwierigkeit zu athmen.....

Wir bluteten aus Zahnfleisch und Lippen; die Bindehaut der Augen wurde ebenfalls mit Blut unterlaufen. Diese Erscheinungen hatten für uns nichts Beunruhigendes, da wir mit ihnen aus mehrmaliger früherer Erfahrung bekannt waren. Auf dem Pichincha fühlte ich einmal, ohne zu bluten, ein so heftiges Magenübel und so heftigen Schwindel, daß ich besinnungslos auf der Erde gefunden wurde, als ich mich eben von meinen Begleitern getrennt hatte, um electrometrische Versuche anzustellen. Die Höhe war gering, unter 13,800 Fuß. Am Antisana aber, in der Höhe von 17,022 Fuß, blutete unser junger Reisegefährte Don Carlos Montufar sehr stark aus den Lippen.

»Alle diese Erscheinungen sind nach Beschaffenheit des Alters, der Constitution, der Zartheit der Haut, der vorhergegangenen Anstrengung der Muskelkraft sehr verschieden, doch für einzelne Individuen sind sie eine Art Maß der Luftverdünnung und absoluten Höhe, zu welcher man gelangt ist.

»Die Nebelschichten, die uns hinderten, entfernte Gegenden zu sehen, schienen plötzlich, trotz der totalen Windstille, vielleicht durch electrische Processe, zu zerreißen. Wir erkannten einmal wieder, und zwar ganz nahe, den domförmigen Gipfel des Chimborazo. Es war ein ernster, großartiger Anblick; die Hoffnung, diesen ersehnten Gipfel zu erreichen, belebte unsere Kräfte aufs neue. Der Felskamm, der nur hier und da mit dünnen Schneeflocken bedeckt war, wurde etwas breiter; wir eilten sichern Schrittes vorwärts, als auf einmal eine Art Thalschlucht von etwa 400 Fuß Tiefe und 60 Fuß Durchmesser unserm Unternehmen eine unübersteigliche Grenze setzte. Wir sahen deutlich jenseits des Abgrundes unsern Felskamm in derselben Richtung sich fortsetzen, doch zweifle ich, daß er bis zum Gipfel selbst führt. Die Kluft war nicht zu umgehen. Am Antisana konnte freilich Herr Bonpland nach einer sehr kalten Nacht eine beträchtliche Strecke des ihn tragenden Schnees durchlaufen; hier war der Versuch nicht zu wagen wegen Lockerheit der Masse; auch machte die Form des Absturzes das Herabklimmen unmöglich.

»Es war 1 Uhr Mittags. Wir stellten mit vieler Sorgfalt das Barometer auf, es zeigte 13 Z. $11\frac{2}{10}$ L. Die Temperatur der Luft war nur 1,6° unter dem Gefrierpunkte, aber nach einem mehrjährigen Aufenthalt in den heißesten Gegenden der Tropenwelt schien uns die geringe Kälte erstarrend. Dazu waren unsere Stiefel ganz von Schneewasser durchzogen, denn der Sand, der bisweilen den Grad bedeckte, war mit altem Schnee vermengt. Wir hatten nach der Laplace'schen Barometerformel eine Höhe von 18,096 Fuß erreicht.

»Wir blieben kurze Zeit in dieser traurigen Einöde, bald wieder ganz in Nebel gehüllt; die feuchte Luft war dabei unbewegt. Wir sahen nicht mehr den Gipfel des Chimborazo, keinen der benachbarten Schneeberge, noch weniger die Hochebene von Quito. Wir waren wie in einem Luftballon isolirt; nur einige Steinflechten waren uns bis über die Grenze des ewigen Schnees gefolgt, ungefähr in 16,920 Fuß Höhe; das letzte Moos grünte 400 Toisen tiefer. Ein Schmetterling war von Herrn Bonpland in 15,000 Fuß Höhe gefangen worden, eine Fliege sahen wir noch um 1600 Fuß höher; beide wurden unwillkürlich vom Luftstrome, der sich über den erwärmten Ebenen erhebt, in diese obern Regionen der Atmosphäre gebracht. Doch sahen wir keinen Condor, der auf dem Antisana und Pichincha so häufig ist, und, mit dem Menschen unbekannt, große Dreistigkeit zeigt.

»Da das Wetter immer trüber wurde, so eilten wir auf demselben Felsgrate hinab. Vorsicht war indeß wegen Unsicherheit des Trittes noch mehr nöthig als

im Heraufklimmen. Wir hielten uns nur so lange auf, als wir brauchten, Fragmente der Gebirgsart zu sammeln. Wir sahen voraus, daß man uns in Europa oft um »ein kleines Stückchen vom Chimborazo« ansprechen würde.

»Als wir ungefähr in 17,400 Fuß Höhe waren, fing es an, heftig zu hageln. Zwanzig Minuten, ehe wir die untere Grenze des ewigen Schnees erreichten, wurde der Hagel durch Schnee ersetzt. Die Flocken waren so dicht, daß der Schnee bald viele Zoll tief den Felskamm bedeckte. Wir wären gewiß in größe Gefahr gekommen, hätte uns der Schnee auf 18,000 Fuß Höhe überrascht. Um 2 Uhr und einige Minuten erreichten wir den Punkt, wo unsere Maulthiere standen.«

Wir übergehen die Fortsetzung der Amerikanischen Reise, welche bekanntlich nach einem längeren Aufenthalt in Mexiko, woselbst neben anderen wissenschaftlichen Arbeiten die Materialien zu dem berühmten Werke „Essai politique sur le Royaume de la Nouvelle Espagne“ gesammelt wurden, den Reisenden erst im Laufe des Jahres 1804 wieder nach Europa zurückführte.

Fünf Jahre hatte seine Abwesenheit von Europa gewährt; 9000 Meilen waren auf einer Expedition zurückgelegt worden, auf welcher Humboldt nie krank gewesen war, und von welcher er gesünder, stärker, arbeitsamer und selbst heiterer als je zurückkehrte. Mit 30 Kisten und reichen wissenschaftlichen Schätzen beladen, kehrte er zurück; an Pflanzen allein brachte er 60,000 Specimina (darunter 6300 neue Species) mit. Außerdem waren Zeichnungen der Andes über Schichtung, auf 1500 eigene Messungen begründet, ein botanischer Atlas und eine geognostische Pasigraphie (neue Zeichen, welche alle Formationen ausdrücken) das Ergebniß seiner rastlosen Forschungen.

»Es war, als wäre eine neue Sonne voll Licht und Wärme im Westen über der neuen Welt emporgestiegen, um auf die alte Welt wohlthätig zurückzustrahlen.«*)

II. Kleine Mittheilungen.

Statistische Uebersicht

des Fahrpostverkehrs in der Weihnachtswoche 1872 zu München.

December	Aufgegeben wurden Fahrpostsendungen bei der Expedition								Umkartirt wurden Stücke bei der Hauptexpedition II.
	I.	II.	III.	IV.	Au.	Haidhausen.	Giesing.	Summa.	
18.	2,363	600	256	233	45	20	2	3,519	2,141
19.	2,586	737	262	298	50	28	3	3,964	2,225
20.	2,840	928	291	320	51	33	6	4,469	2,541
21.	3,057	1,036	332	397	72	27	14	4,935	2,767
22.	2,957	994	268	331	71	34	20	4,675	2,934
23.	2,047	1,093	279	239	60	40	8	3,766	3,083
24.	2,394	828	176	112	64	28	9	3,611	2,908
Summa...	18,244	6,216	1,864	1,930	413	210	62	28,939	18,599
Mehr gegen 1871 .	—	—	—	—	—	—	—	5,071	534
Durchschnitt per Tag 1872	2,606	888	266	275	59	30	9	4,134	2,657

*) Carl Ritter, Festrede bei der Humboldtfeier, 5. August 1844.

December	Angekommen sind Fahrpostsendungen bei der Expedition								Tagessumme des gesammten Fahrpostverkehrs.
	I.	II.	III.	IV.	Au.	Haidhausen.	Giesing.	Summa.	
18	1,981	67	16	—	37	22	5	2,128	7,788
19.	1,970	53	14	—	37	37	5	2,116	8,305
20.	2,504	61	27	—	16	44	8	2,690	9,700
21.	2,428	68	11	—	49	35	16	2,607	10,309
22.	3,399	27	13	—	66	57	10	3,572	11,181
23.	3,672	66	18	—	85	48	17	3,906	10,755
24	3,166	55	14	—	63	84	9	3,391	9,910
Summa...	19,120	397	113	—	383	327	70	20,410	67,948
Mehr gegen 1871 .	—	—	—	—	—	—	—	1,896	7,701
Durchschnitt per Tag 1872..........	2,731	56	16	—	51	46	10	2,915	9,706

Zum Postverkehr Württembergs mit dem Auslande. Wie aus einer Verfügung der Württembergischen Postdirection ersichtlich, haben umfangreiche Correspondenzen aus Württemberg nach fremden Ländern oft nicht mit den vorhandenen Freimarken frankirt werden können, weil selbst bei Benützung der Rückseite des Briefes der Raum mangelte. Es wird deshalb jetzt gestattet, solche Briefe an den Postschaltern zu frankiren. Der Brief wird dann in einem dienstlichen Couvert mit der Aufschrift »Sofort zu öffnen« an eine der drei Poststellen Stuttgart, Ulm und Heidelberg gesandt, welche mit Freimarken im Betrage von 70 Kreuzern das Stück versehen sind, wodurch sie die Frankirung dieser Briefe bewerkstelligen können. Diese Freimarken sind nur für den Betrieb der Postanstalten bestimmt und dürfen bei strenger Ahndung nicht in das Publicum gebracht werden.

Krankenkasse der Staatsbahn-Werkstätte-Arbeiter und Tagelöhner in Bayern. Unter dem 15. November ist ein neues Statut für diese Krankenkassen genehmigt worden, welches im Wesentlichen folgende Bestimmungen enthält: 1. Jeder Arbeiter und Tagelöhner ist berechtigt und verpflichtet, dieser Kasse beizutreten. 2. Der Pflichtbeitrag beträgt 17 Kr. monatlich für jeden Arbeiter und Tagelöhner. 3. Im Krankheitsfalle hat jedes Mitglied täglich 42 Kr. pro Tag, Sonn- und Festtage mit eingerechnet, zu beanspruchen. Die Vergütung wird auf eine Krankheitsdauer von längstens 42 Tagen geleistet. Läßt der Kranke sich in einem Spital verpflegen, so bezahlt die Krankenkasse die Verpflegungsgebühr, während die Vergütung wegfällt. 4. Die Verwaltung der Krankenkasse wird von einem Ausschuß von Werkstättearbeitern unter Aufsicht und Theilnahme der Werkstättearbeiter geführt.

Der Ausschuß besteht aus fünf Mitgliedern, von welchen die Krankenkasse-Mitglieder der fünf Oberamtsbezirke je eines mit relativer Stimmenmehrheit wählen. Die Wahl unterliegt der Bestätigung der General-Direction der K. Verkehrsanstalten.

Die Wahl geschieht auf die Dauer von 3 Jahren, nach deren Umfluß der bisherige Ausschuß abzutreten hat und eine Neuwahl stattfindet.

Die austretenden Mitglieder sind je nach 6 Jahren wieder wählbar.

Der Ausschuß hat zu seiner Unterstützung in der Verwaltung Vertrauensmänner (in jeder einzelnen Staats-Eisenbahnwerkstätte einen oder zwei) zu wählen.

Der Ausschuß verwaltet das Krankenkasse-Vermögen, bescheidet alle Ansprüche an die Krankenkasse nach Maßgabe der Satzungen, weist alle Zahlungen an und stellt die Jahres-Rechnung. Derselbe ist berechtigt und verpflichtet, zu beaufsichtigen und einzuschreiten, damit kein Mißbrauch mit Inanspruchnahme der Krankenkasse getrieben wird.

Die Mitgliedschaft des Ausschusses ist ein Ehrenamt und deshalb mit keinem Bezuge verbunden.

Alljährlich und zwar innerhalb der ersten drei Monate nach Ablauf des Jahres findet eine Generalversammlung am Sitze des Vereins-Ausschusses statt.

Dieselbe bildet sich aus mit einfacher Stimmenmehrheit gewählten Delegirten der einzelnen Werkstätten. Es haben die Werkstätten mit Arbeitern bis zu 50 Mann die Befugniß, je einen, die größeren für je 50 Mann einen Deputirten zu wählen.

Die Generalversammlung hat die Rechnungs-Abhör und die Stellung von Wünschen und Anträgen.

Außer den Beiträgen der Arbeiter ergänzt sich die Kasse aus einem fixen Zuschusse der Eisenbahnkasse von vorläufig 2500 Fl. und einem Zuschusse von der Hälfte des Mitglieder-Beitrages, nämlich $8\frac{1}{2}$ Kr. pro Mitglied und Monat, sowie aus den nach der Werkstätteordnung zu zahlenden Aufnahmsgeldern, etwaigen Ueberschüssen, Einnahmen aus Zinsen u. s. w.

Neuer Anschluß des Oesterreichischen an das Bayerische und Sächsische Eisenbahnnetz. Unter dem 8. October hat Se. Majestät der Kaiser von Oesterreich eine neue Bahn concessionirt, welche von Liebenau über Bömisch-Leipa, Leitmeritz, Postelberg, Rakonitz, Beraun, Przibram, Brzesnitz und nach Pisek zum Anschlusse an die Kaiser Franz-Josephsbahn in Racie oder Protivin nebst Flügelbahnen von Postelberg nach Kommotau, von Reichstadt oder Böhmisch-Leipa in der Richtung über Zwickau und Gabel gegen Zittau und von Brzesnitz über Strakonitz, Wollin und Winterberg bis an die böhmisch-bayerische Grenze bei Kuschwarda mit der Richtung gegen Passau geht. Rücksichtlich des Anschlusses dieser Bahn an das bayerische und sächsische Eisenbahnnetz werden Staatsverträge mit den betreffenden Regierungen abgeschlossen werden. Die Bahn soll binnen 5 Jahren vollendet sein.

Das Getreide im Welthandel. Unter allen Waaren der Welt ist Getreide diejenige, welche durch ihren massenhaften Verbrauch den größten Umsatz hat. Einem von dem Abgeordneten Elsner v. Gronow in dem landwirthschaftlichen Club gehaltenen Vortrage, der sich wieder auf das in dem Behm'schen geographischen Jahrbuch mitgetheilte Material stützt, entnehmen wir einige durch ihre Großartigkeit überraschende Zahlen. Die civilisirten Staaten (denn das Land, welches in den Bereich des Welthandels getreten ist, gehört auch dem Bereich der Civilisation an) theilen sich in Getreide-Exportirende und Getreide-Importirende. Zu den ersteren gehören:

1. Rußland, dessen Productionsmenge sich, nachdem die Uebergangsperiode nach Aufhebung der Leibeigenschaft überwunden ist, namhaft gehoben hat; bei einer Annahme von $4\frac{1}{2}$ Körnerertrag für die Winter- und 4 Körnerertrag für die Sommersaat, schätzt man den Gesammtertrag auf 560 Mill. Hektol., während früher nur 460 Mill. Hectol. angenommen wurden. Der wirkliche Export, welcher wegen mangelnder Communication noch nie den vorhandenen Ueberschuß erreichte, betrug 1865 20,780,000 Hectol. im Werthe von 60 Mill. Thlr., 1870 44,242,298 Hectol. im Werthe von 160 Mill. Thlr.

Odessa, Rostoff, Taganrog und Mariapol am Schwarzen Meer sind die Haupt-Exporthäfen, der Haupt-Export besteht in Weizen.

Odessa exportirte 1870 ca. 5,430,000 Tschetw.*) und 1871 5,695,000 Tschetwert, darunter 3,4 Mill. Tschetw. Weizen mit Zurücklassung eines Vorrathes von 1,411,200 Tschetwert. Der Werth seines Exportes betrug ca. 50 Mill. Rub. Die nordischen Häfen exportiren Roggen.

2. Oesterreich-Ungarn. Nach einer ziemlich zuverlässigen amtlichen Statistik beträgt seine Durchschnittsproduction an Getreide aller Art 199,21 Mill. Hectol. oder rund 200 Mill. Hectol.

Der Export Oesterreichs erreichte 1868 seinen Höhepunkt mit einem Werthe von beiläufig 62 Mill. Thlrn. 1871 betrug er nur 49 Mill. Thlr.

3. Die unteren Donauländer. Nach den einzig verläßlichen Angaben, denen der Donau-Schifffahrtscommission, betrug die Ausfuhr über die Sulinamündung aus den Gegenden von Braila und Galacz 1870 6,538,743 Hectol. Mais, 3,587,287 Hectol. Weizen, 103,660 Hectol. Gerste, 58,228 Hectol. Roggen, im Gesammtwerthe von ca. 29 Mill. Thlrn.

4. Dänemark. Nach dem officiellen Handelsausweis exportirte Dänemark im Jahre 1870/71 7,004,458 Zollcentner Getreide aller Art im Werthe von 16 Mill. Thlrn.

5. Der Deutsche Zollverein. Nach den Schätzungen von Brachelli beträgt eine Durchschnittsernte des neuen Deutschen Reiches 34 Mill. Hectol. Weizen, 15 Mill. Hectol. Spelz, 94 Mill. Hectol. Roggen, 30 Mill. Hectol. Gerste, 87 Mill. Hectol. Hafer, insgesammt an Cerealien 260 Mill. Hectol.

Im Jahre 1869 importirte der Zollverein 14,146,446 Hectol. Cerealien, er exportirte 15,896,138 Hectol. Cerealien, lieferte einen Exportüberschuß von 1,749,692 Hectol. Er exportirte Mehl 3,032,888 Ctr., er importirte Mehl 2,384,857 Ctr., Exportüberschuß 648,031 Ctr.

6. Vereinigte Staaten von Nordamerika. Nach officiellen Berichten war 1870 der Ertrag an Cerealien: Mais 385,6 Mill. Hectol. im Werthe von 789 Mill. Thlr., Weizen 83,1 Mill. Hectol. im Werthe von 322 Mill. Thlr., Roggen 5,4 Mill. Hectol. im Werthe von 16 Mill. Thlr., Hafer 87,1 Mill. Hectol. im Werthe von 140 Mill. Thlr., Gerste 9,3 Mill. Hectol. im Werthe von 29 Mill. Thlr., zusammen also 570,5 Mill. Hectol. im Werthe von 1296 Mill. Thlrn.

Der Werth der Gesammternte unter Zurechnung von Kartoffeln und Buchweizen wird auf 1410 Mill. Thlr, angegeben.

---

*) 1 Tschetwert = 2,0990 Hectoliter.

Der Getreide-Export Amerika's ist in stetem Wachsen. Vor 1868 betrug derselbe jährlich höchstens 7,5 Mill. Hectol. Getreide aller Art und eine halbe Mill. Fässer Mehl. 1870/71 wurden 12,079,048 Hectol. Weizen, 3,462,791 Hectol. Mais, also 15,541,839 Hectol. Getreide und 3,653,841 Fässer Mehl im Gesammtwerthe von 108 Mill. Thlrn. exportirt.

Californien scheint mehr durch seinen Weizen, als durch sein Gold zu Wohlstand zu gelangen; seine Weizenernte belief sich 1868/69 auf 6,6 Mill. Hectol., 1870/71 auf 19,5 Mill. Hectol.

7. Chile hat einen jährlichen Ueberschuß von ca. 5,12 Mill. Ctrn. Cerealien. Es exportirte 1871 nach Europa 5 Mill. Ctr.

8. Canada. Nach officiellen Berichten producirt das Land 39 Mill. Hectol. Getreide aller Art und Mehl; es exportirte Weizen und Mais im Werthe von ca. 15 Mill. Thlrn.

9. Aegypten exportirt Weizen und Mais zusammen im Werthe von 3 Mill. Thlrn.

Diesen Ländern mit regelmäßigem Getreide-Export stehen die Länder mit regelmäßigem Getreide-Import gegenüber, vor Allem:

1. Großbritannien und Irland. Dort vermindert sich die zum Getreidebau verwandte Fläche continuirlich, sie war 1869 8,722,566 Acres, 1870 8,635,582 Acres, Abnahme 86,984 Acres.

Man schätzt den jährlichen Consum des Landes auf 64 Mill. Hectol. Weizen, von denen in dem günstigsten Jahre kaum $\frac{2}{3}$, in gewöhnlichen nur die Hälfte durch eigene Production gedeckt werden.

Die Einfuhr betrug 1871 39,407,646 Ctr. Weizen, 36,428,664 Ctr. andere Cerealien, 3,984,638 Ctr. Weizenmehl, im Werthe von beiläufig 182 Mill. Thlrn.

2. Frankreich exportirte 1859, 1860, 1864, 1865 und 1866, von da ab importirte es continuirlich.

Die Einfuhr bezifferte sich 1868 im Werthe auf 84 Mill. Thlr., 1869 auf 14 Mill. Thlr., 1870 auf 42 Mill. Thlr., 1871 auf 84 Mill. Thlr., während der Export 1868 4 Mill. Thlr., 1869 4½ Mill. Thlr., 1870 2½ Mill. Thlr. nur betrug.

Man schreibt diese Erscheinung der Zunahme der städtischen und Fabrikbevölkerung zu.

3. Belgien hat einen constanten Import, der seit 1865 von 4,723 Mill. Centner im Werthe von ca. 13 Mill. Thlrn. auf 6,652 Mill. Ctr. im Werthe von 44 Mill. Thlrn. gestiegen ist. Es exportirt nur unbedeutend, namentlich Gerste, im Ganzen ca. 840,000 Ctr., Cerealien und Mehl.

4. Die Schweiz importirt continuirlich, meist aus Deutschland und Oesterreich, Mehl auch aus Frankreich.

Ihr Import beträgt ca. 3,5 Mill. Ctr. Getreide und 200,000 Ctr. Mehl.

5. Die Niederlande importiren. Der Import betrug 1870 im Werthe ungefähr 21 Mill. Thlr., der Export 6,5 Mill. Thlr. Die Hauptrolle spielt darunter Roggen, von dem die Niederlande 1870 2,285,223 Hectol. importirten und 661,075 Hectol. exportirten.

6. Italien. Seine Mittelernte beträgt 69 Mill. Hectol. Getreide aller Art, darunter 35 Mill. Hectol. Weizen und 16½ Mill. Hectol. Mais.

Sein Import an Getreide nimmt ab. Es importirte 1867 6 Mill. Ctr., 1870 5 Mill. Ctr. Getreide aller Art.

Es exportirte dagegen 1867 5 Mill. Ctr., 1870 3½ Mill. Ctr. Getreide aller Art.

Der Werth des Importes betrug 1870 14 Mill. Thlr., der des Exportes 1870 12½ Mill. Thlr.

7. Schweden und Norwegen. Die Getreide-Ausfuhren und Einfuhren von Schweden kompensiren sich fast vollständig, nur Mehl wird in bedeutendem Maße vom Auslande importirt. 1870 769,978 Ctr. gegen 46,186 Ctr. exportirt.

Dagegen importirt Norwegen beiläufig für 10 Mill. Thlr. Getreide aller Art.

8. In Griechenland veranlaßt der Verfall des Ackerbaues seit vier Jahren eine continuirliche Einfuhr im Werthe von ca. 3 Mill. Thlrn.

Man veranschlagt die Total-Durchschnittsernte Europas auf 1688 Mill. Hectol. Getreide aller Art, diejenige der Vereinigten Staaten Nordamerikas auf 570 Mill. Hectol., diejenige von Canada auf 39 Mill. Hectol., was insgesammt 2297 Mill. Hectol. ergiebt.

Der Werth der Einfuhr in den oben einzeln aufgeführten Staaten beträgt ca. 510 Mill. Thlr., derjenige der Ausfuhr ca. 550 Mill. Thlr.

Der jährliche Umsatz im Getreide-Großhandel also über Eine Milliarde.

Die Anzahl der Menschen auf der Erde wird auf ca. 1300 Mill. angenommen. Wenn jeder Mensch täglich 1 Pfd. Getreide verbraucht, so sind dies täglich 13 Millionen Ctr.; um 13 Mill. Ctr. zu bewegen, braucht man 130,000 vierrädr. Eisenbahnwagen à 100 Ctr., oder, um den Jahresbedarf der Menschheit zu bewegen, 47,450,000 dergl. Eisenbahnwagen; ein Eisenbahnwagen zu 15 Fuß Länge angenommen, ergiebt dies 711,750,000 Fuß, oder, da die Meile 24,000 Fuß enthält, 35,587 Meilen, mit den dazu gehörigen Locomotiven und Tendern den achtmaligen Erdumfang, oder, wenn sämmtliche Eisenbahnen der Erde nur mit dem Getreidetransport beschäftigt würden, brauchten sie 130 Tage, um das zur menschlichen Nahrung nöthige Getreide zu bewegen. Sämmtliche Seeschiffe Europas und Nordamerikas betrugen Ende 1870 114,299 mit 15,000,000 Tonnen Gehalt. Sie müßten 130mal belastet werden, um das zur menschlichen Nahrung nöthige Getreide zu fassen.

Wie verschwindend klein sind alle anderen Productionen gegen diese.

Südpolarforschung. In ähnlicher Weise, wie Dr. Petermann die Nordpolarfrage gefördert hat, ist jetzt Dr. Neumayer bestrebt, zur Wiederaufnahme der Südpolarforschungen anzuregen. Im Allgemeinen hat die Polarforschung außer der Lösung der geographischen Probleme namentlich die Erweiterung unserer Erkenntniß über die Gesetze des Erdmagnetismus, die Vervollständigung des Systems der allgemeinen Klimatologie, die Ausbreitung der Thiere, Pflanzen u. s. w. auf der Erde, mit einem Worte die Ausfüllung der Lücken in der Geophysik zum Zwecke. Wie von Dr. Neumayer hervorgehoben ist, würde gerade eine genauere Kenntniß der Südpolargegenden für die Aufstellung allgemein gültiger Normen von Wichtigkeit sein, weil dieser Theil unseres Erdballs vermöge seines homogenen Characters als Meeresgebiet das Gesetzmäßige der Erscheinungen

schärfer hervortreten läßt, als andere Gegenden der Erde, in denen Land und Meer ungleich vertheilt, die Erscheinungen also ungleichartiger und verwickelter sind.

Die Geschichte der Südpolar-Entdeckungen hat für den Europäischen Leser vielleicht nicht ein so hervorragendes Interesse, wie die der Nordpolfahrten, aber auch sie ist reich an bemerkenswerthen Phasen. Man hat in ihr drei Perioden zu unterscheiden: die erste beginnt mit Magellan's Reise (1520) und endigt etwa mit Schouten's und Lemaire's Feststellungen über die Gestaltung der Südspitze Amerika's (1616). Die zweite Periode wird durch die Expeditionen zur Auffindung des »großen Südlands« ausgefüllt, welche bekanntlich vergeblich geblieben sind. Cook's große Fahrten, bei denen Kerguelens Land und die Sandwichs-Inseln entdeckt wurden, wo der kühne Weltumsegler 1779 seinen Tod fand, erwiesen Merkators Träume (1628) von einem südlichen Polarcontinent als irrig. Die dritte Periode der antarktischen Forschungen umfaßt, außer den Entdeckungen von Graham's (Palmers) Land durch Bransfield und Amerikanische Wallfischfahrer, namentlich die Expeditionen der Russischen Regierung, welche 1819 Bellinghausen und Lazarew in das eigentliche Südpolargebiet aussandte. Die kühnen Seefahrer entdeckten zwar unter 68° 43′ S. B. und 73° 9′ W. L. v. Gr. im Süden Amerikas das gebirgige Alexander-Land, vermochten aber den Eispolargürtel, der ihnen unter 69° 53′ N. B. entgegenstarrte, nicht zu durchdringen. Wedell erreichte (1824) auf 30° W. L. v. Gr. die höchste Breite, 70° 15′, wo er offenes Meer gefunden hatte. In den späteren Jahren wurden innerhalb des Südpolarkreises noch verschiedene Inseln entdeckt, z. B. Enderby's Land von Biscoe (1830), im folgenden Jahre die Adelaide-Insel und im Jahre 1838 das Sabrina-Land von Balleny; indessen waren diese Entdeckungen mehr gelegentlich des Robbenfanges gemacht worden; der wissenschaftliche Theil der Aufgabe war dem geschäftlichen untergeordnet gewesen. Von entschieden wissenschaftlichem Character waren indessen d'Urville's und des Amerikaners Wilke's Reisen, vor Allem aber die von der Englischen Regierung ausgerüsteten Expeditionen unter Kapitain Roß' Führung, welche die Feststellung des magnetischen Südpols zum Zwecke hatten. Roß war in den Jahren 1839—1840 dreimal im Südpolargebiet; wir verdanken ihm die Entdeckung eines mit ewigem Eis bedeckten Südlands unter 71° 15′ S. B. und 176° Ö. L. v. Gr.; unter 78° 4′ S. B. mußte aber der unerschrockene Forscher endlich umkehren, weil unübersteigliche Eiswände den Lauf seiner Schiffe Erebus und Terror hemmten.

Seitdem haben die Südpolarfahrten fast vollständig aufgehört, Moore's Excursion im Jahre 1845 steht vereinzelt da und war von geringer Bedeutung, weil sie nur bis 67° S. B. sich erstreckte. Auch hat es den Anschein, als ob der Schwerpunkt dieser Forschungen durch die Weite der von Europa aus zurückzulegenden Entfernungen bedingt wird. Wie aus Roß' Fahrten zu entnehmen, können Südpolar-Expeditionen mit einiger Aussicht auf Erfolg nur von den Südspitzen der drei Continente: Amerika 56° S. B., Afrika 35° S. B. oder Neuholland 30° S. B. aus unternommen werden. Die Südspitze Amerikas ist der Kultur bis jetzt völlig entzogen; es bleiben demnach nur Afrika's und Australiens südliche Ausläufer übrig; beide sind Domainen Englands, welchem demnach der größte Antheil an der Lösung der Aufgabe zufällt. Ob die Britische Regierung, welche sich bereits der Nordpolarforschung gegenüber passiv verhält, sich zur Fortsetzung

der Expeditionen nach dem Südpolargebiete geneigt zeigen wird, möchte zu bezweifeln sein.

Wie man im Anfang dieses Jahrhunderts reiste, davon giebt eine Stelle in den kürzlich erschienenen Tagebüchern des verstorbenen Fürsten Pückler-Muskau folgendes Bild. Der berühmte Reisende und Schriftsteller, der freilich nicht selten momentane Eindrücke auf sein allgemeines Urtheil wirken läßt, schreibt 1808 in einem Briefe an einen Freund:

Es ist schwer, in Sachsen zu reisen, ohne über Straßen und Postwesen zu sprechen. Wohl denen, die dieses Land zu Fuß durchwandern, sie können, wie auf den Bildern der verkehrten Welt, stolz auf die hinsehen, die so unglücklich sind, mit Extrapost zu reisen. Nicht genug, daß man bei den grundlosen Wegen und den elenden Pferden (denen das verbotene Heu, welches ihre ersten Eltern nach der Behauptung eines Reisenden einst gefressen haben, theuer genug zu stehen kommt) kaum von der Stelle rückt, wird man überdies auf jeder Station eine, zwei bis drei Stunden und darüber aufgehalten, ohne daß sich der nachlässige Postmeister dadurch eine Strafe zuzieht, während der Reisende, der den Postillon über eine Stunde warten läßt, genöthigt ist, das halbe Postgeld als Strafe zu bezahlen. Daß die Pferde durchgängig mehr Mumien als lebenden Thieren ähnlich sehen, erklärt sich leicht durch die unverhältnißmäßig langen Stationen, und den bei vielen Postmeistern üblichen Gebrauch, ihnen nicht eher zu fressen zu geben, bis die Ankunft eines Passagiers ihn für die Ersetzung der Futterkosten sicherstellt. Ich erinnere mich, daß mir auf einer Reise, wo ich die größte Eile hatte, der Postmeister in einer kleinen Sächsischen Stadt auf mein Verlangen nach Pferden zur Antwort sagen ließ: er könne mich nach dem Orte, wohin ich begehre, nicht fahren, die Station wäre zu lang, der Weg zu schlecht, und seine müden Thiere müßten vorher wenigstens bis morgen Mittag ausruhen; um aber zu thun, was in seinen Kräften stünde, schlüge er mir eine andere Station vor, die zwar nach einer entgegengesetzten Richtung, aber viel näher läge, und wohin er mich sogleich bringen werde wenn ich erlaubte, daß seine Frau mitführe, die von der Gelegenheit zu profitiren wünsche.

Noch ungleich unverschämter und gröber sind die Postillons. Obschon sie immer schlecht, das heißt eben so ungeschickt als langsam fahren, sind sie doch nie mit dem Trinkgeld zufrieden, das man ihnen giebt, wäre es auch zehnmal so viel als das Gesetzmäßige; das meiste Gefühl haben sie noch für den Branntwein, der mehr als Geld auf sie wirkt. — Da ich diesen Umstand kannte, ließ ich bis an der Grenze meinen auf dem Bock sitzenden Bedienten in der einen Hand eine Englische Peitsche und in der andern eine große Branntweinflasche halten, wovon er nach Befinden der Umstände bald diese, bald jene, strafend oder belohnend, gebrauchen mußte — ein doppeltes Mittel, das mir selten in Sachsen fehlgeschlagen ist.

Ein bekannter Unbekannter. Die »Straßb. Z.« schreibt: Ein Straßburger Gelehrter schickte jüngst einige wissenschaftliche Instrumente zum Behuf der Reparatur an ein bekanntes Geschäft in Paris, mit dem Bemerken, man möge bei der Rücksendung die Rechnung durch »Postvorschuß« ausgleichen. Einige Tage

darnach kam hier ein Brief aus Paris an, in welchem dem erstaunten Professor mitgetheilt wurde, daß man mit Vergnügen die betreffenden Reparaturen vornehmen werde, wenn auch bis jetzt »monsieur Postvorschuss, que vous m'avez annoncé« noch nicht sich habe sehen lassen. — Unter diesen Umständen bleibt dem armen Gelehrten nichts anderes übrig, als seinen Pariser Gläubiger durch — »madame Postanweisung« bezahlt zu machen!

Mißbrauch des Postbeamten-Charakters. Die älteren Leser dieser Blätter werden sich noch der berüchtigten Affaire Wasserlein zu erinnern wissen. Vor Kurzem haben Schwindler in Oesterreich es ebenfalls versucht, sich als Postbeamte zu geriren und diese Maske zu verschiedenen Betrügereien zu benutzen. In Gratz stellten sich eines Tages mehreren dortigen Postbeamten vier Herren als Collegen vor, indem sie hinzufügten, daß ihnen von der Preußischen Ober-Postbehörde der Auftrag ertheilt worden sei, sich mit der Organisation des Oesterreichischen Postwesens vertraut zu machen. Natürlich würden sie, wie sie bemerkten, ohne Verzug ihren officiellen Besuch dem Herrn Postdirector abgestattet haben, wenn nicht unglücklicher Weise ihre Koffer mit den Uniformen, welche sie zu der Vorstellung nöthig hätten, unterwegs zurückgeblieben seien. Diese Erklärungen verschafften den fremden Herren sogleich beste Aufnahme; man brachte dieselben in einem Hotel unter und suchte ihnen den Aufenthalt bis zur Ankunft der sehnlichst erwarteten Koffer in möglichst angenehmer Weise zu verkürzen. Allein die Koffer — blieben aus, und da es nicht blos mit dem Studium der Posteinrichtungen, sondern auch mit der Bezahlung der Hotelrechnungen nicht vorwärts gehen wollte, schöpfte man endlich Verdacht. Das Mißtrauen war sehr gerechtfertigt, denn die vermeintlichen »Preußischen Collegen« wurden von der Polizei als Hochstapler erkannt und verhaftet, glücklicherweise ehe es ihnen gelungen war, ihre Studien auf die Sendungen mit Werthsdeclaration auszudehnen. Es zeigt dieser Fall von Neuem, wie nothwendig es ist, unbekannten Personen gegenüber die Vorsicht nicht außer Acht zu lassen, namentlich wenn dieselben Zutritt zu den Amtslocalien verlangen.

Telegraphisches Experiment. Aus London berichtet die Deutsch-Englische Correspondenz: »Am 19. December wurde auf der Strecke zwischen London und Penzance (Cornwall) zum ersten Male, und zwar mit bestem Erfolge, der Versuch gemacht, Telegramme von beiden genannten Endpunkten gleichzeitig auf demselben Drahte hin und zurück zu befördern. Als den Erfinder dieser Methode nennen Englische Blätter den Telegraphenbeamten W. H. Preece.«

Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Kayßler.

Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Deutsches Postarchiv.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 3. Berlin, Februar. 1873.

I. Actenstücke und Aufsätze.

6. Die Organisation des Deutschen Postwesens im Elsaß.

Der nachstehende Aufsatz, welcher im Wesentlichen einer von der Ober-Postdirection zu Straßburg überreichten Darstellung entlehnt ist, gewährt ein anschauliches Bild der von der Deutschen Postverwaltung zum Theil während des Deutsch-Französischen Krieges, zum Theil unmittelbar nach der Beendigung desselben in Bezug auf die Herstellung und Ausbildung des Postwesens in den wieder mit Deutschland vereinigten Landestheilen gerichteten Thätigkeit. Dies Bild ist indessen insofern kein vollständiges, als dasselbe sich auf das Elsaß beschränkt. Zur Ergänzung möge vorläufig die Bemerkung dienen, daß den Posteinrichtungen in Deutsch-Lothringen die gleiche Fürsorge zugewendet worden ist, und daß ihre Entwickelung mit derjenigen des Postwesens im Elsaß gleichen Schritt gehalten hat.

Als der Gang der politischen Ereignisse des Jahres 1870 die Wiedererwerbung des Elsaß (d. h. der bisherigen Französischen Departements Bas-Rhin und

Haut-Rhin) für Deutschland entschieden hatte, begann die Deutsche Postverwaltung sofort mit dem Werke der Organisation des Landespostwesens. Am 9. September 1870, bald nach der Katastrophe von Sedan, war der Plan für die neuen Posteinrichtungen der Reichslande Allerhöchsten Orts zur Genehmigung vorgelegt worden. Am 12. September 1870 erging von Reims aus die Allerhöchste Ordre, welche anordnete, daß das Postwesen im Elsaß und in Deutsch-Lothringen sogleich definitiv von der Norddeutschen Bundes-Postverwaltung organisirt und daß zu diesem Behufe zwei Ober-Postdirectionen eingerichtet werden sollten.

Am 1. October 1870, drei Tage nach der Capitulation von Straßburg, wurde die Ober-Postdirection in dem am Münsterplatze belegenen Gebäude der Ecole de santé (frühere Staats-Pensionsanstalt für junge Militair-Aerzte) eröffnet. Die Aufgaben der neuen Verwaltung waren ebenso bedeutsam in politischer Hinsicht, wie wichtig im Interesse der Bevölkerung. Da die öffentliche Wirksamkeit der Französischen Postanstalten in allen von Deutschen Truppen besetzten, bisher Französischen Gebietstheilen aufgehört hatte, so handelte es sich vor Allem darum, die Postschalter wieder dem Publicum zu öffnen und die durch den Krieg unterbrochenen Postverbindungen im Interesse der Verwaltung des Landes und des Privatverkehrs wieder herzustellen.

Von Deutschen Posteinrichtungen wurden Ende September 1870 im Elsaß bereits vorgefunden:

1) die von der Deutschen Postadministration in Nancy (später nach Reims verlegt) eingerichteten, zugleich als Feld-Postrelais functionirenden Landes-Postanstalten in

   Weißenburg, Zabern, Hagenau, Sulz u. Wald, Wörth a. S., Bischweiler, Pfaffenhofen, Selz und Ingweiler;

2) zwei Bayerische Feld-Postrelais in Weißenburg und in Niederbronn. Außerdem bestand

3) in Straßburg eine Badische und in Weißenburg eine Bayerische Fahr-Postexpedition (Agentur), welche aber, durch die Kriegsereignisse genöthigt, ihre Wirksamkeit eingestellt hatten.

Am 1. October wurde das Deutsche Postamt in Straßburg eröffnet. In Ermangelung anderer geeigneter Localitäten waren die im Hôtel du Commerce am Gutenbergplatze belegenen, bereits zur Französischen Zeit für den Postdienst verwendeten Räumlichkeiten schon am 29. September 1870 von dem Deutschen Ober-Postdirector in Besitz genommen, der sich zugleich in Gegenwart des bisherigen Französischen Postdirectors des Departements Bas-Rhin von dem bisherigen Receveur principal (Vorsteher des Straßburger Postbüreaus) die Bestände an baarem Gelde, an Postwerthzeichen, recommandirten Briefen 2c. speciell hatte übergeben lassen. Während das Französische Beamten-Personal in Straßburg der Deutschen Verwaltung seine Dienste verweigerte, traten fast sämmtliche Unterbeamte in den Deutschen Postdienst über. Es war dies insofern von Wichtigkeit, als unter solchen Umständen neben dem Annahme- und Ausgabedienste auch sofort ein geregelter Bestelldienst in Straßburg wieder eingeführt werden konnte.

Demnächst wurde mit der Einrichtung weiterer Postanstalten im Norden und Westen von Straßburg, sowie im Süden bis gegen die von den Franzosen noch besetzte Festung Schlettstadt hin, unverzüglich vorgegangen. Innerhalb der ersten beiden Wochen der Wirksamkeit der Ober-Postdirection gelang es, bereits 36 Postanstalten zu eröffnen, nämlich Straßburg, Weißenburg, Zabern, Hagenau, Sulz u. W., Ingweiler, Pfaffenhofen, Bischweiler, Selz, Wörth a. S., Brumat, Hochfelden, Niederbronn, Erstein, Wanzenau, Wasselnheim, Barr, Benfeld, Hatten, Illkirch-Grafenstaden, Lauterburg, Molsheim, Mutzig, Oberehnheim, Rheinau, Salmbach, Saarunion, Geispoldsheim, Maursmünster, Schiltigheim, Buchsweiler, Reichshofen, Wallburg, Vendenheim, Suffelnheim, Röschwoog. Zur Verbindung dieser einzelnen Postanstalten unter einander konnten in der ersten Zeit Eisenbahnzüge nur auf den Strecken Weißenburg-Zabern und Hagenau-Niederbronn benutzt werden. Die erstere Route wurde durch die Feld-Eisenbahn-Postbüreaus Frankfurt-Nancy bedient, auf der letzteren coursirten regelmäßige, zu Brief-Posttransporten unter Conducteur-Begleitung benutzte Militärzüge. Die Eisenbahnstrecke von Niederbronn bis Saargemünd war noch durch die von den Franzosen behauptete Festung Bitsch gesperrt. Das gesammte Friedenssystem der Eisenbahnen im Elsaß war durch die Kriegsverhältnisse gestört. Der Eisenbahn-Postdienst mußte lediglich unter Zuhülfenahme der provisorischen Einrichtungen für die Militärtransporte vorläufig geregelt werden. Für die nicht an den bereits fahrbaren Eisenbahnstrecken belegenen Postanstalten wurde der Postverkehr durch schleunige Einrichtung von regelmäßigen Privat-Personenfuhrwerken (Post-Omnibus), Fußboten-Posten und fahrenden Briefposten vermittelt. Die in Folge Sprengung der Eisenbahnbrücke bei Kehl unterbrochene Schienenverbindung mit Baden ward durch täglich 3mal zwischen Straßburg und Kehl coursirende Briefposten wieder ersetzt. Zwischen Straßburg und der Station Vendenheim mußten, da auf dieser Strecke die Eisenbahn in Folge der Belagerung ebenfalls zerstört war, zum Anschluß an die Feld-Eisenbahn-Postbüreaus besondere Transporte auf der Landstraße eingerichtet werden.

Am 15. October 1870 waren im Ganzen 25 Postcourse im Gange. Die zu dieser Zeit hergestellte Courskarte ließ bereits erkennen, daß im nördlichen Elsaß bis südlich gegen Schlettstadt hin wieder ein regelmäßiger Postverkehr bestand. Nur westlich der Linie Barr-Wasselnheim mußte die Etablirung von Postanstalten wegen der Unsicherheit des Verkehrs in den von Franctireurbanden durchstreiften Vogesen vorerst noch ausgesetzt werden.

Während im Nordwesten und Nordosten mit der Einrichtung neuer Postanstalten unausgesetzt fortgefahren wurde, erfolgte am 24. October 1870 die Capitulation der Festung Schlettstadt. Hiermit war das Hinderniß beseitigt, welches bisher die weitere Ausdehnung der Posteinrichtungen nach dem Süden des Elsaß unmöglich gemacht hatte. Unmittelbar nach der Besetzung Schlettstadt's durch Deutsche Truppen wurde daselbst (am 25. October 1870) das Deutsche Postamt eröffnet; die Deutschen Beamten fanden sehr bedeutende Massen von Correspondenz dort aufgesammelt, da in Schlettstadt alle Briefe aus der Schweiz und aus Frankreich 2c. liegen geblieben waren, welche während der fast achtwöchentlichen Belagerung von Straßburg hierher, sowie nach den nördlichen Theilen des Elsaß nicht hatten gelangen können. Es waren mehrere Wagenladungen von Säcken mit Briefen, die sofort nach Straßburg geschafft wurden. Die Postverbindung

für Schlettstadt mußte, da die Eisenbahnroute nach Straßburg noch nicht fahrbar war, zunächst durch Einrichtung von Privat-Personenfuhrwerken über Barr nach Straßburg hergestellt werden.

Erhebliche Schwierigkeiten waren bei Einrichtung der Postanstalten im südlichen Theile des Elsaß zu überwinden. Noch vor dem Abschluß der Capitulation von Schlettstadt hatte die Ober-Postdirection versucht, mit Umgehung dieser Festung zunächst in Colmar und in Mühlhausen Deutsche Posteinrichtungen zu schaffen. Die letzteren beiden Orte sollten, so lange die Communication im Elsaß selbst nach dem Norden zu abgeschnitten war, über den Rhein mit der Badischen Eisenbahn Basel-Heidelberg in Verbindung gesetzt werden.

In Colmar gelangte dieser Plan auch zur Ausführung. Noch 4 Tage vor der Uebergabe von Schlettstadt ward der Postbetrieb in Colmar durch Deutsche Beamte eröffnet. Allerdings war die Lage dieses vorgeschobenen Postens für den ersten Augenblick eine gefahrvolle. Den Beamten wurde u. A. am 23. October 1870 von dem Commandanten der aus nur 500 Mann bestehenden Deutschen Besatzung der Sammelplatz des Militärs mitgetheilt, um sich dorthin bei etwaigen Ueberfällen durch die in den benachbarten Vogesen verborgenen Franctireurs und die ausnahmslos feindselig gesinnte Einwohnerschaft zurückziehen zu können. Wie gefahrdrohend übrigens auch in anderen Orten des Elsaß damals die Haltung der Bevölkerung war, bewiesen die von den Postanstalten in dieser Zeit fast täglich berichteten Fällen von Angriffen auf Deutsche Beamte, muthwilligen Beschädigungen der Posthausschilder, Briefkasten ꝛc. Ueberfälle gegen die von ihren Bestelltouren heimkehrenden Landbriefträger gehörten nicht zu den Seltenheiten. Ein bei der Postexpedition in Türkheim stationirter Landbriefträger büßte bei einem solchen Ueberfalle sein Leben ein. Auch die inneren Betriebsverhältnisse des Postamtes in Colmar waren bei dem Umstande, daß alle früheren Französischen Beamten und Unterbeamten den Eintritt in den Deutschen Postdienst abgelehnt hatten, sehr erschwert. Nur mit Mühe gelang es, aus der Umgegend Personen zur Besorgung der Unterbeamtengeschäfte heranzuziehen. Dieselben hatten Anfangs unter Bedrohungen und Beschimpfungen Seitens des Publicums und des früheren Beamten-Personals vielfach zu leiden. Gleichwohl wurde auch in Colmar vom Tage der Eröffnung an ein geregelter Postannahme- und Bestelldienst ins Werk gesetzt. Durch Benutzung eines täglich einmaligen Privat-Personenfuhrwerks zwischen Colmar und der Badischen Eisenbahnstation Riegel erhielt das Postamt seine erste Postverbindung. Später wurde eine zweite Verbindung mit Schlettstadt über Markolsheim hergerichtet. Von den unmittelbar nächst Schlettstadt wieder in Betrieb gesetzten Postanstalten seien hier nur die bedeutenderen erwähnt. Es wurden eingerichtet: Rappoldsweiler am 28. October, Ensisheim 6., Sennheim 9., Neubreisach 11. November. Die Festung Neubreisach hatte Tags zuvor nach fast vierwöchentlicher Belagerung capitulirt.

Mit der Einrichtung weiterer Postanstalten im südlichen Elsaß konnte nach Lage der politischen Verhältnisse nur äußerst vorsichtig vorgegangen werden. Vor der Hand mußte dieselbe überhaupt nur auf solche Orte beschränkt bleiben, woselbst sich dauernd militairische Besatzungen befanden. An solchen Besatzungen mangelte es aber damals im oberen Elsaß fast gänzlich. Die unter den obwaltenden Verhältnissen natürlich nur provisorisch hergestellten Postverbindungen

lehnten sich vorerst fast ausschließlich an Colmar und Schlettstadt an. Zum Theil wurden Feldposttransporte, wie z. B. der Transport auf der Etappenstraße von Colmar über Ensisheim nach Belfort, zur Beförderung der Landes-Correspondenz mit benutzt. Von besonderer Wichtigkeit für die weitere Entwickelung des Postwesens im Elsaß war die gleich nach der Uebergabe von Schlettstadt in Angriff genommene Wiederinbetriebsetzung der Eisenbahnlinie Straßburg-Mühlhausen. Schon vom 1. November ab konnte die Strecke Straßburg-Ebersheim benutzt werden. Vorläufig wurde in jeder Richtung täglich ein Zug eingerichtet und zu Posttransporten unter Begleitung von Postconducteuren des bereits in Folge General-Postamtsverfügung vom 10. October 1870 für die Elsässischen Routen neu errichteten Eisenbahn-Postamts Nr. 23 benutzt. Zum weiteren Anschluß dienten Briefposttransporte zwischen Ebersheim und Schlettstadt auf dem Landwege. Nachdem die Eisenbahn bis Colmar betriebsfähig geworden, coursirten vom 20. November 1870 ab zwischen Straßburg und Colmar regelmäßige Eisenbahn-Posttransporte.

Inzwischen hatte auch die schon längst vorbereitete Eröffnung des Postamtes in Mühlhausen zur Ausführung gelangen können. Bereits am 20. October waren Beamte von Straßburg nach Colmar entsandt, um sobald als möglich den Postdienst in Mühlhausen zu eröffnen. Die politischen Verhältnisse ließen indeß die Ausführung dieses Projects vorerst nicht zu. Mühlhausen, vorher zwar militairisch besetzt, war damals von Militair wieder gänzlich entblößt. Ferner war durch Aufhebung der Etappenverbindung über Neuenburg in Baden nach Mühlhausen und durch das Abbrechen der Schiffbrücke bei Neuenburg die Herstellung der Postverbindung mit Baden vereitelt worden. Erst vom 15. November ab, nachdem Neubreisach kapitulirt hatte, erhielt Mühlhausen eine dauernde Besatzung. In Folge dessen konnte am 17. November das Deutsche Postamt daselbst eröffnet werden. — Aehnlich wie in Colmar, stieß auch in Mühlhausen die Herstellung eines geregelten Postbetriebes wegen des Mangels an Unterbeamten-Personal im Anfange auf Schwierigkeiten. Sämmtliche Beamte und Unterbeamte des französischen Postbüreaus hatten der Deutschen Verwaltung ihre Dienste verweigert. Namentlich waren die Briefträger (12 an der Zahl) nicht zu bewegen gewesen, ihren Dienst wieder aufzunehmen. Mit 5 für den Ortsbestelldienst und 2 für den Landbestelldienst engagirten Personen mußte Anfangs das Bestellungsgeschäft nach Thunlichkeit ausgeführt werden. Ferner litt die Herstellung geordneter Bestelleinrichtungen nicht unwesentlich darunter, daß die angenommenen Leute, zum Theil durch Versprechungen bewogen, zum Theil in Folge von Drohungen und gröblichen Insulten in der Regel sehr bald ihren Dienst verließen und immer wieder durch neu engagirte ersetzt werden mußten.

Die erste Verbindung für Mühlhausen wurde durch Benutzung eines täglich einmal (später zweimal) zwischen Mühlhausen und Colmar (über Rufach) coursirenden Privat-Personenfuhrwerkes hergestellt. Am 2. December erfolgte die Eröffnung der Eisenbahnstrecke Colmar-Mühlhausen. Zwischen Mühlhausen und Straßburg coursirten seitdem regelmäßige, durchgehende Züge mit Postconducteur-Begleitung. Vom 28. December ab wurden auch die weiteren Strecken Mühlhausen-Dammerkirch (Route nach Belfort) und Mühlhausen-Sennheim von Eisenbahn-Posttransporten befahren.

Für die Entwickelung des Verkehrs im Westen von Straßburg war die inzwischen erfolgte Wiedereröffnung der Eisenbahnroute nach Barr, sowie der anschließenden Zweigrouten nach Mutzig und Wasselnheim von besonderem Werthe.

Zwischen Straßburg und Barr wurden bereits vom 20. November zwischen Molsheim und Wasselnheim bz. Mutzig vom 1. December ab täglich zweimalige Postconducteur-Transporte eingerichtet. Auch zwischen Straßburg und Kehl konnten nach provisorischer Wiederherstellung der bei Kehl gesprengten Rheinbrücke vom 20. November ab wieder regelmäßige Eisenbahn-Posttransporte coursiren.

Am Schlusse des Jahres 1870 befanden sich im ganzen oberen und unteren Elsaß 82 Postanstalten größeren und mittleren Umfanges in Wirksamkeit; überall waren geregelte Cours-Verbindungen hergestellt.

Nach der Uebergabe Belforts konnte mit der Einrichtung von Postanstalten allmählich auch in den in unmittelbarer Nähe der Französischen Grenze belegenen Orten vorgegangen werden. Zunächst traten in Thann, Pfirt, Schnierlach, Urbeis, Masmünster, Wesserling 2c. Deutsche Postanstalten in Wirksamkeit. In Belfort ward am 20. Februar 1871, vier Tage nach der Capitulation, ein Deutsches Postamt eingerichtet. Im Einklange mit den Bestimmungen der am 26. Februar 1871 zu Versailles vereinbarten und am 2. März ratificirten Friedenspräliminarien ward indessen am 1. April der Landespostdienst in Belfort an die Französische Verwaltung zurückgegeben. Ebenso wurden nach Ratificirung des Friedensvertrages vom 10. Mai 1871 die in den Französischen Gebietstheilen des Arrondissements Belfort eingerichtet gewesenen Deutschen Postanstalten (Welschen-Capellen, Giromagny und Brunn) am 24. Mai wieder aufgehoben.

Hand in Hand mit der Eröffnung neuer Postanstalten war auf die schleunige Herstellung geeigneter Postverbindungen, sowie auf Vervollständigung und Verbesserung der bereits bestehenden Bedacht genommen worden. Am 20. April 1871 erfolgte die Wiederaufnahme des Eisenbahnbetriebes auf den an die Hauptroute Straßburg-Mühlhausen im Westen sich anschließenden Zweigrouten Schlettstadt-Markirch, Colmar-Münster, Bollweiler-Gebweiler, Mühlhausen-Wesserling, Sennheim-Sentheim. An Stelle der bis dahin neben der Eisenbahn auf dem Landwege unterhaltenen Postverbindungen traten auf allen diesen Routen regelmäßig coursirende Eisenbahn-Posttransporte.

Nach weiterer Vervollständigung des Verkehrsnetzes zählte der Bezirk der Ober-Postdirection Straßburg zu Ende des Jahres 1871 im Ganzen 111 Post-Anstalten. Gegenwärtig sind in Wirksamkeit: 20 Postämter, 1 Eisenbahn-Postamt (Nr. 23), 21 Postverwaltungen, 51 Postexpeditionen, 37 Postagenturen, zusammen 131 Postanstalten. Das Gebiet derselben umfaßt einen Flächenraum von 146½ □Meilen mit 1,060,074 Einwohnern. 42 Bezirks-Postanstalten sind mit Telegraphenstationen combinirt. Zur Französischen Zeit bestanden auf demselben Territorium 105 Postanstalten. Die Zahl der Postanstalten ist sonach unter Deutscher Verwaltung bis jetzt um 26, d. i. um 25 pCt. vermehrt worden. Gleich bei Eröffnung der Ober-Postdirection war eine Classification der Postanstalten des Elsaß in Postämter, Postverwaltungen u. s. w. entworfen worden; sie wurde provisorisch durchgeführt, bis nach gewonnener Erfahrung im Juni 1871 eine der Verkehrsgestaltung entsprechende Veränderung und definitive Festsetzung stattfinden konnte. An Stelle der früheren Französischen Bezeichnungen

waren die Deutschen Ortsnamen für sämmtliche Postanstalten bereits im October 1870 im Einverständnisse mit dem Königlichen Civil-Commissarius für das Elsaß festgestellt und wurden im öffentlichen Verkehr sofort durch die Post-Aufgabestempel zur Geltung gebracht.

Während so die Einrichtungen im Innern des Bezirks allmählich ein festeres Gefüge erlangt hatten, war auch die Herstellung der internationalen Verkehrsverhältnisse nicht außer Acht gelassen worden.

Was zunächst die Verbindung mit der Schweiz betrifft, so hatten bereits am 11. Februar 1871 zwischen Mühlhausen und Basel Eisenbahn-Posttransporte mit Conducteurbegleitung eingerichtet werden können. Vom 1. März ab wurden zwischen Straßburg und Mühlhausen täglich zwei Eisenbahnzüge in jeder Richtung durch ambulante Büreaus des Eisenbahn-Postamtes 23 begleitet. In Folge der Steigerung des Postverkehrs wurden am 1. Mai auf der gedachten Route noch bei zwei anderen Zügen Eisenbahn-Postbüreaus eingelegt und letztere im Einverständniß mit der Schweizerischen Postbehörde bis Basel durchgeführt. Seit dem 15. Juli 1871 coursirten täglich dreimal in jeder Richtung, auf der Strecke Weißenburg-Straßburg-Mühlhausen-Basel durchgehende Eisenbahn-Postbüreaus.

Der Postverkehr mit Frankreich war, was die Landes-Correspondenz anbelangt, im Anfange durch das Feld-Eisenbahn-Postbüreau Frankfurt-Lagny, vom 25. November ab aber ausschließlich durch ein vom Eisenbahn-Postamt 23 ressortirendes ambulantes Büreau Straßburg-Nancy vermittelt worden. Diesen beiden Eisenbahn-Postbüreaus trat am 10. August 1871 ein directes Büreau, Straßburg-Avricourt, hinzu. Gleichzeitig wurde das Feld-Eisenbahn-Postbüreau Frankfurt-Lagny aufgehoben und die Bearbeitung der Feldpost-Correspondenz zwischen Straßburg und Lagny durch Beamte des Eisenbahn-Postamtes 23 wahrgenommen. Als im November 1871 der Beförderungsdienst für die gesammte Feldpost-Correspondenz ausschließlich auf die Routen Frankfurt-Metz-Reims, bz. Metz-Frouard-Epernay verlegt wurde, beschränkten die Eisenbahn-Postbüreaus 23 fortan ihre Thätigkeit auf die Route Straßburg-Avricourt. Seit dem 1. Juni 1872 werden auf dieser Route vier Züge von Eisenbahn-Postbüreaus begleitet (zwei Schnellzüge zur Bearbeitung der Deutsch-Französischen Correspondenz und zwei Personenzüge zur Bedienung der kleineren Stationen, sowie zur Bearbeitung der Fahrpost). Im Süden ward auf der Linie Mühlhausen-Belfort vom 8. April 1871 ab ein regelmäßiger Betrieb wieder hergestellt. — Die Auswechselung der Deutsch-Französischen, bz. Schweizerisch-Französischen Correspondenz erfolgte auf dieser Route zunächst vermittelst Conducteur-Transports. Mit der Hebung des Briefverkehrs trat indeß schon im December 1871 das Bedürfniß hervor, die Züge durch Beamte begleiten zu lassen. Gegenwärtig sind zwischen Mühlhausen und Belfort zwei ambulante Büreaus und zwei Conducteur-Transporte im Gange.

Die Postverbindung mit Baden ꝛc. wurde bis Ende des Jahres 1871 durch Badische, zwischen Straßburg und Appenweier (im Anschluß an die Eisenbahnzüge der Basel-Heidelberger Route) coursirende Eisenbahn-Posttransporte vermittelt. Mit dem Uebergange des Großherzoglich Badischen Postwesens auf das Deutsche Reich (1. Januar 1872) ging die Wahrnehmung des Postbetriebes für die vorgedachte Route auf das Eisenbahn-Postamt Nr. 23 über. Vom 1. Juni 1872 ab, nachdem auf den Elsässisch-Lothringischen und den Badischen Eisenbahnen neue Fahrpläne in Kraft getreten, wurden Behufs unaufgehaltener Durch-

beförderung der Correspondenz auf der Route Paris-Straßburg-Wien die an die Schnellzüge Avricourt-Straßburg direct anschließenden Züge Straßburg-Appenweier von diesseitigen, bis Mühlacker (Stuttgart) durchgehenden, Eisenbahn-Post-büreaus begleitet.

Der Charakter der Postbeförderungs-Einrichtungen auf den Landrouten ist im Elsaß von dem in den alten Deutschen Gebietstheilen heimischen wesentlich verschieden.

Personenposten auf Rechnung der Postkasse fehlen im Elsaß gänzlich. Nach Verschiedenheit der Verhältnisse werden vielmehr entweder Privatfuhrunternehmer oder Postfußboten zum Transport der Postsachen benutzt. Die Postfuhrunternehmer sowohl, als die Postfußboten wurden, soweit angänglich, aus der Zahl derjenigen Personen gewählt, welchen die betreffenden Leistungen schon vor dem Kriege vertragsmäßig obgelegen hatten. Bezüglich der Privat-Personenposten fanden die Engagements eine nicht unwesentliche Erleichterung darin, daß die Miether der früheren courriers à voiture die durch die Kriegsereignisse unterbrochenen Verbindungen aus eigenem Antriebe wieder herstellten, sobald die Personenbeförderung einen Ertrag voraussehen ließ. In anderen Fällen mußte oft unter der Autorität der Kriegsgesetze zu Engagements geschritten werden, bei denen von den schärferen Bedingungen der Postfuhrordnung in Bezug auf die Beschaffenheit der Wagen und Gespanne ganz abzusehen war. Anfänglich befanden sich deshalb fast sämmtliche Postfuhrgelegenheiten im Elsaß in einem Zustande, der hinter den Anforderungen der Deutschen Verwaltung weit zurückblieb. Indessen sind hieraus wirkliche Nachtheile für das Postinteresse nicht erwachsen. Was die Kosten anbetrifft, so waren dieselben, insbesondere für nur vorübergehende Einrichtungen, anfangs sehr bedeutend. Aber auch bei voraussichtlich dauernden Einrichtungen mußten größtentheils höhere Vergütungssätze zugestanden werden, als früher unter Französischer Verwaltung. Die Ursache dieser Erscheinung lag vorzugsweise in der durch die Kriegsverhältnisse begründeten Höhe der Futterpreise. Außerdem hatten die meisten Unternehmer früher von der Französischen Ostbahn-Gesellschaft ansehnliche Subventionen gegen die Verpflichtung bezogen, für die mit den Eisenbahnzügen eintreffenden Reisenden ein- für allemal eine bestimmte Anzahl Plätze offen zu halten. Eine entschiedene Besserung der Verhältnisse trat nach dem Friedensschlusse mit der Wiederbelebung des Verkehrs ein; es konnten in allmählichem Fortschreiten demnächst mit den Fuhrunternehmern sämmtliche Contracte auf bestimmte Zeiträume abgeschlossen werden, wobei nicht allein ein richtiges Verhältniß zwischen Leistung und Vergütung hergestellt, sondern auch die Festsetzung besserer Bedingungen in Bezug auf die Einrichtung und Beschaffenheit der Wagen, Pferde und Geschirre mit Erfolg angestrebt wurde.

Zu den Fahrten (Bahnhofsfahrten, Packetbestellungsfahrten) in den Städten Straßburg, Mühlhausen und Colmar fanden sich dieselben Unternehmer, welche schon zu Französischer Zeit engagirt gewesen waren, bereit. Abweichend von den in Norddeutschland üblichen Normen wurde mit ihnen dahin contrahirt, daß sie gegen die Vergütungssätze pro Fahrt auch die erforderlichen Wagen herzugeben und zu unterhalten haben, und daß ihnen Theuerungszuschüsse nicht gewährt werden. Diese Art der Vertragsschließung hat sich als eine einfache und für die Postverwaltung vortheilhafte bewährt; ärarische Postwagen auf Landwegen giebt es in Folge dessen im Elsaß nicht. Fahrten mit Pferd und Wagen finden überhaupt nur

in den genannten drei Städten statt; in allen übrigen Städten wird die Postladung zwischen der Postanstalt und den Bahnhöfen mittelst Handkarrens durch Fußgänger (Packetträger) befördert, was bisher durchführbar gewesen ist und sich bedeutend billiger stellt, als der Transport mit Pferd und Wagen.

Der Einrichtung von **Botenposten** stellten sich von vorn herein besondere Schwierigkeiten nicht entgegen. In den seltenen Fällen, in denen die früheren courriers à pied ihre Botengänge für Deutsche Rechnung nicht wieder aufnehmen wollten, konnte unter den in Ermangelung anderweiten Verdienstes zahlreich auftretenden Bewerbern Auswahl getroffen und die Leistung gegen billige, den örtlichen Preisverhältnissen angemessene, Vergütungen untergebracht werden.

Im Bezirke der Ober-Postdirection in Straßburg sind gegenwärtig 34 Privat-Personenposten und 26 Botenposten im Gange. Es beträgt die gesammte Länge

a) der Privat-Personenpost-Course..... 422,2 Kilometer,
b) » Botenpost-Course .... 200,2 »
Summa 622,4 Kilometer.

Die im Bezirke der Ober-Postdirection eingerichteten Postanstalten wurden zum größten Theile in den bereits unter Französischer Verwaltung zu Postdienstzwecken benutzten Räumlichkeiten untergebracht. Die miethsweise Beschaffung der für den Postdienst erforderlichen Localitäten wurde anfänglich den Vorstehern sämmtlicher Postanstalten — auch der Postämter — gegen Gewährung angemessener Beihülfen aus der Postkasse überlassen. Als nach Abschluß des Friedens mit definitiven Einrichtungen vorgegangen wurde, nahm man darauf Bedacht, in allen größeren Postorten, woselbst die Französischen, nur auf den Briefpostverkehr berechneten Locale für die Zwecke der Deutschen Verwaltung ohnehin nicht ausreichten, geeignete und den auf das Publicum zu nehmenden Rücksichten entsprechende Räumlichkeiten für unmittelbare Rechnung der Postkasse anzumiethen. Es gelang, wenn auch erst nach Ueberwindung vieler Schwierigkeiten, namentlich in Straßburg ein dem dortigen Dom gehöriges, gegenüber demselben belegenes umfangreiches und ansehnliches Gebäude gegen eine mäßige Miethe für mehrere Jahrzehnte zu acquiriren und dasselbe durch Umbauten zu einem der Hauptstadt des Elsaß würdigen Posthause umzugestalten, welches für das Publicum bequeme und anständige, für den Postbetrieb große und zweckmäßige Räume bietet. Auch in Mühlhausen, der zweiten Stadt des Elsaß, wurde ein passendes Gebäude miethsweise beschafft und durch bauliche Veränderungen für die Bedürfnisse des Postdienstes hergestellt. In ähnlicher Weise wurden in Colmar, Schlettstadt, Hagenau, Gebweiler und Neubreisach, sowie in den kleineren Städten des Elsaß brauchbare und anständige Postlocale miethsweise erlangt bz. baulich eingerichtet.

Das für den Postdienst erforderliche Büreau-Inventar mußte im Anfange (ausgenommen die Wappenschilder, Stempel, Siegel, Briefwaagen ꝛc.) ebenfalls durch die Vorsteher der Postanstalten gegen Pauschalvergütung hergegeben werden und wurde nach dem Frieden für Rechnung der Postkasse beschafft. Die Beschaffung neuen Mobiliars war, da im Elsaß ursprünglich geeignete Unternehmer nicht zu ermitteln und die versuchsweisen Lieferungen theils zu theuer, theils nicht probemäßig ausfielen, mit besonderen Schwierigkeiten verbunden. Einzelne Mobilien (Expeditionsschränke, Schreibtische ꝛc.) mußten von Berliner Lieferanten bezogen

werden. Die vorgefundenen Französischen, meist aus Holz gefertigten Briefkasten wurden beibehalten, innerhalb der größeren Städte jedoch nach und nach durch gußeiserne ersetzt. Bei jeder neu eingerichteten Postanstalt erfolgte sofort die Anbringung des Deutschen Wappenschildes. Gleichzeitig wurden die an den Postlocalen von früher her befindlichen Inschriften und Insignien, sowie alle übrigen von der Französischen Verwaltung herrührenden, an den Schalterfenstern u. s. w. angebrachten Inschriften, Bekanntmachungen rc. beseitigt. Die in den Städten und Dörfern vorhandenen Briefkasten sämmtlich mit Deutschen Inschriften zu versehen, erhielten die Briefträger und Landbriefträger bestimmte Weisung.

Die Inventarien der Amtsbibliotheken wurden nach und nach und zwar mit Berücksichtigung der für Bildungszwecke von dem General-Postamte bereit gestellten Fonds complettirt.

Die Besetzung der Beamten- und Unterbeamtenstellen gestaltete sich im Wesentlichen wie folgt: Diejenigen Französischen Beamten, welche den Uebertritt in den Deutschen Postdienst verweigerten, wurden ihrer Functionen enthoben. Für die Verwaltung der Postexpediteurstellen in kleineren Orten wurden in der Regel unter Vermittelung und Garantie der Bürgermeistereien (Mairien) zuverlässige und geeignete Ortseinwohner engagirt. In einzelnen dieser Orte hatten sich die früheren Vorsteher (meistens Frauen, Receveuses) zur Fortsetzung des Dienstes unter Deutscher Verwaltung bereit finden lassen, sind aber später nach und nach wieder ausgeschieden, so daß im ganzen Bezirke nur noch 3 Frauen Postexpeditionen verwalten. Das zum großen Theile aus Elsaß-Lothringern zusammengesetzte Unterbeamten-Personal wurde zunächst unter Gewährung der zur Französischen Zeit gezahlten Besoldungen beibehalten, im Falle der Dienstverweigerung aber möglichst durch andere Landesangehörige ersetzt. Vom Jahre 1871 ab wurde den früheren Französischen Unterbeamten, die im Ganzen sehr kärglich besoldet und mit auf Nebeneinnahmen angewiesen waren, die bedeutend höheren Besoldungen nach den Etatssätzen der Deutschen Postverwaltung gewährt. Als Stamm für den Postunterbeamtenstand war anfänglich eine Anzahl Unterbeamten aus Deutschland insbesondere für den Eisenbahn-Postdienst überwiesen worden. Im Orts- wie im Landbestelldienste wurden von vorn herein und werden noch jetzt nur Landes-Eingeborne verwendet, denen die Verständigung mit dem Publicum in Elsässischer Mundart leicht ist und die auch die erforderliche Kenntniß der Französischen Sprache besitzen. Die zur Wahrnehmung des administrativen und technischen Dienstes innerhalb des neuen Ober-Postdirections-Bezirks zunächst erforderlichen Beamten wurden theils aus den Bezirken der einzelnen Ober-Postdirectionen in Norddeutschland, theils von den Süddeutschen Postverwaltungen aus Baden, Bayern und Württemberg überwiesen. Gegen Ende des Jahres 1870 betrug die Zahl der aus Deutschland nach dem Bezirke der Ober-Postdirection committirten Beamten rc.

aus Norddeutschland:	94	Beamte,	12	Unterbeamte,
» Bayern:	16	»	4	»
» Württemberg:	9	»	2	»
» Baden:	14	»	2	»
Summa	133	Beamte,	20	Unterbeamte.

Das Anfangs knapp bemessene Personal wurde demnächst durch weitere

Ueberweisungen aus Norddeutschen Ober-Postdirections-Bezirken allmählich complettirt.

Aspiranten für die Postbeamten-Laufbahn unter den Elsässern zu gewinnen, ist trotz mannigfacher Bemühungen bisher nur in geringem Maße gelungen. Auch waren die Erfahrungen, welche mit den in den Postdienst übernommenen jungen Elsässern gemacht wurden, wegen des Mangels an einer der Deutschen Anforderung völlig entsprechenden Vorbildung zum Theil nicht erfreulich. Erst wenn der Deutsche Schulunterricht und die Deutsche Zucht ihre Wirkung auf die Jugend des Elsaß geäußert haben, kann auf brauchbaren Zuwachs in erheblicherem Maße gerechnet werden.

Gegenwärtig beläuft sich die Gesammtzahl der im Bezirke beschäftigten Beamten auf 334 (incl. 37 Postagenten), darunter 61 Elsässer (über 18 pCt.), Unterbeamten auf 534 (incl. 45 Privat-Unterbeamten), darunter 481 Elsässer (circa 90 pCt.).

Die Annahme und Verpflichtung der für den Deutschen Postdienst engagirten früheren Französischen Beamten und Unterbeamten 2c., bz. der bisher im Postdienste nicht beschäftigt gewesenen Landeseinwohner erfolgte im Anfange auf Grund eines Reverses, laut dessen sich die Betreffenden zum Gehorsam gegen die Deutsche Verwaltung und zur pünktlichen und gewissenhaften Erfüllung ihrer Dienstobliegenheiten verpflichteten. Nach Erlaß des den Diensteid der Staatsbeamten in Elsaß-Lothringen normirenden Gesetzes vom 20. September 1871 wurden die in den Postdienst aufgenommenen Personen in der durch dies Gesetz vorgeschriebenen Form eidlich verpflichtet. Vom Tage des Uebertritts an wurde den früheren Französischen Unterbeamten das Tragen der Französischen Dienstuniform nicht ferner gestattet; dieselben mußten vielmehr vorläufig ihren Dienst in bürgerlicher Kleidung versehen und zu der letzteren die Dienstmütze nach Norddeutschem Muster anlegen. Nachdem die neueren Bestimmungen wegen der Dienstuniform für die Post-Unterbeamten ergangen waren, trägt das Unterbeamten-Personal durchgängig die vorschriftsmäßige Deutsche Uniform.

Für die Entwickelung des Postverkehrs in Elsaß-Lothringen waren zunächst die Allerhöchsten Verordnungen, gegeben in Versailles am 28. October 1870 und am 28. December 1870, maßgebend, auf Grund deren das Posttaxwesen im Wesentlichen sofort nach den Grundsätzen der Norddeutschen Postverwaltung geregelt wurde. Das vom General-Postamt erlassene Reglement über den Postverkehr im Elsaß und in Deutsch-Lothringen dd. Berlin, 22. November 1870 setzte dem entsprechend die Bedingungen fest, unter denen die Versendung von Gegenständen durch die Post im Verwaltungsbereiche des General-Gouvernements für Elsaß-Lothringen erfolgen konnte. Hiernach waren neben den eigentlichen Briefpostsendungen auch Postanweisungen und Briefe mit Werthangabe zur Postbeförderung zugelassen. Das Verfahren in Betreff der letztgenannten beiden Kategorien wurde unter Berücksichtigung der Abweichungen, welche sich durch die Währungsverhältnisse im Elsaß als nothwendig ergeben, durch besondere Instructionen geregelt. Die Einführung eines Staats-Fahrpostwesens blieb bis auf Weiteres ausgeschlossen. Vom 11. April 1871 ab ward die Annahme von Geldbriefen auch auf den Postverkehr mit der Schweiz ausgedehnt. Nach Frankreich durften von den Postanstalten im Elsaß erst nach Ausführung des neuen Deutsch-Französischen Postvertrages (16. Mai 1872) Geldbriefe zur Beförderung angenommen werden.

Noch vor Einführung einer eigentlichen Fahrpostbeförderung wurden bereits seit Ende Januar 1871 mit Genehmigung des General-Postamtes Dienstpäckereien der Behörden mit der Post befördert, so weit die Transportmittel zur Fortschaffung dieser Sendungen ausreichten. Vom 10. Mai 1871 ab wurde dann in Elsaß-Lothringen, und zwar zunächst zwischen den an der Eisenbahn belegenen Postanstalten, ein vollständiger Fahrpostbeförderungsdienst eingeführt. Bereits mit dem 1. Juli erfolgte die Ausdehnung desselben auf sämmtliche Bezirks-Postanstalten. Es konnten nunmehr Packete mit und ohne Werthangabe — auch gegen Entnahme von Postvorschüssen — sowohl nach sämmtlichen Orten Elsaß-Lothringens, als auch nach der Schweiz, Nord- und Süddeutschland, der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie und darüber hinaus mit der Post versandt werden. Mit dem 1. März 1872 wurde auf Grund eines unterm 20. Januar zwischen der Postverwaltung des Deutschen Reichs und der Französischen Ostbahn-Gesellschaft zu Paris abgeschlossenen Uebereinkommens auch im Verkehr mit Frankreich ein directer Packetbeförderungsdienst hergestellt.

Der technische Dienst, sowie das Kassen- und Rechnungswesen bei den Local-Postanstalten wurde von vornherein durchweg nach den im Bezirke der Norddeutschen Postverwaltung damals geltenden Bestimmungen eingerichtet und gehandhabt. Dem Norddeutschen Postgebiete, bz. den Süddeutschen Staaten, Oesterreich und Luxemburg gegenüber galten für die Postanstalten im Elsaß hinsichtlich des Expeditionsmodus und der Tarife die in den Verträgen vom 23. November 1867 vereinbarten Bestimmungen des Wechselverkehrs. Erst als mit dem 1. Januar 1872 das Postwesen im Gebiete des Norddeutschen Bundes, im Großherzogthum Baden und in Elsaß-Lothringen verschmolzen wurde, fanden bei Behandlung der Postsendungen zwischen dem Elsaß einerseits und dem früheren Norddeutschen Postgebiete und Baden andererseits durchweg die allgemeinen internen Bestimmungen Anwendung. Die Ausführung der bezüglichen Vorschriften bot Anfangs bei dem verhältnißmäßig geringen und nur auf Briefpostgegenstände sich beschränkenden Verkehr im Allgemeinen keine erheblichen Schwierigkeiten.

Zur leichteren Information der mit den Norddeutschen Instructionsbestimmungen noch nicht, oder nur ungenügend bekannten, von der Französischen Verwaltung übernommenen, bz. aus Süddeutschland nach Elsaß-Lothringen committirten Beamten wurde den Postanstalten eine in Gemeinschaft mit der Ober-Postdirection in Metz ausgearbeitete Instruction über das Kassen- und Rechnungswesen vom 26. October 1870 geliefert. Dieselbe enthielt die wesentlichsten Vorschriften in Bezug auf die Führung der bei den Postanstalten vorkommenden Bücher ꝛc., die Abrechnung mit der Ober-Postkasse und die Aufstellung der monatlichen Kassenabschlüsse.

Für den Annahme- und Ausgabedienst galten bei allen denjenigen Postanstalten, woselbst mit Einschluß des Vorstehers zwei oder mehrere Beamte beschäftigt waren, die in dem Reglement festgesetzten Dienststunden als Norm.

Die Herstellung und Pflege eines guten Einvernehmens zwischen den Postbeamten und dem Elsässischen Publicum war der Gegenstand besonderer Fürsorge. Die Beamten erhielten ausdrückliche Anweisung, sich im dienstlichen Verkehr mit dem Publicum eines entgegenkommenden, höflichen und rücksichtsvollen Benehmens zu befleißigen und den Correspondenten die Benutzung der Post nach Möglichkeit zu erleichtern. Auch traten die Postbehörden bei jedem geeigneten Anlaß mit den

Municipalbehörden und anderen öffentlichen Organen zum Zwecke der Verbesserung von Einrichtungen ꝛc. mündlich in Einvernehmen, eine Praxis, welche allem Anscheine nach nicht unwesentlich dazu beigetragen hat, das Publicum mit unserer Verwaltung zu befreunden.

Den Bestelleinrichtungen mußte ganz besondere Aufmerksamkeit zugewandt werden, zumal dieser Zweig des Dienstes unter Französischer Verwaltung vortrefflich geregelt war. Bei sämmtlichen in Betrieb gesetzten Postanstalten wurde neben der Ortsbriefbestellung sofort auch ein regelmäßiger Landbriefbestelldienst, und zwar unter Beibehaltung der früheren Reviereintheilung, wieder eingeführt. Die Bestellung nach dem Lande an Sonntagen wurde dem Vorgange der Französischen Verwaltung gemäß ebenfalls beibehalten. Nach den verkehrsreicheren Orten wurde, wie früher, eine täglich zweimalige Landbriefbestellung wieder eingerichtet und die Zahl der Orte mit zweimaliger Bestellung unter Deutscher Verwaltung noch wesentlich vermehrt. Neu war, den früheren Verhältnissen gegenüber, die Einrichtung des Bestelldienstes für Päckereien. Nachdem die Fahrpostbeförderung im Elsaß zur Ausführung gelangt war, wurde bei sämmtlichen Bezirks-Postanstalten außer dem Briefbestellungsdienste eine regelmäßige Packetbestellung im Orte eingerichtet.

Die Zahl der Briefkasten in den Städten wurde bedeutend vermehrt; in Straßburg z. B. von 16 auf 30. Dabei wurde unter Beibehaltung des früheren Französischen Verfahrens von Einsatzkasten kein Gebrauch gemacht. Die Briefe werden unmittelbar aus den Briefkasten von den Boten entnommen und in Ledertaschen zum Postbüreau gebracht. Die Einrichtung hat sich bis jetzt als durchaus praktisch und billig bewährt, indem der Bote eine größere Anzahl Briefkasten leeren und nicht mit schweren Einsatzkasten belastet seinen Umgang schneller beenden kann.

Wenn die Betriebs- und Finanzresultate des Postwesens im Elsaß Anfangs keine so günstigen Resultate aufwiesen, wie altländische Gebiete, so hatte dies lediglich in den Uebergangs-Verhältnissen seine Ursachen. Auf den neu erworbenen Landestheilen lasteten naturgemäß noch längere Zeit die Folgen des Krieges. Der sonst so hoch entwickelte Verkehr des Elsaß lag fast allenthalben darnieder; die Fabriken stockten wegen mangelnden Rohmaterials und mangelnder Kohlen, die Handelsbeziehungen zu Frankreich wurden durch die Errichtung der Zollgrenze wesentlich eingeschränkt, und die Elsässischen Fabriken, denen der Französische Markt durch hohe Eingangszölle fast verschlossen ist, suchen noch jetzt nach neuen Absatzwegen und neuer Kundschaft namentlich in Deutschland. Auch aus politischen und militairischen Gründen erfuhr der Postverkehr vorübergehend mannigfache Beschränkungen. Zufolge Anordnung des General-Gouvernements für das Elsaß durften beispielsweise bis zum 3. März 1871 sowohl nach Frankreich, als nach der Schweiz nur offene Briefe bei den diesseitigen Postanstalten eingeliefert werden. Hierzu kam noch der Umstand, daß ein Theil der Correspondenz in der ersten Zeit durch Französischer Seits unterhaltene geheime Postverbindungen der Deutschen Post entzogen wurde, Mißstände, deren Beseitigung erst nach und nach gelang.

Mit der allmählich eintretenden Befestigung friedlicher Verhältnisse, insbesondere aber, nachdem auf sämmtlichen Elsässischen Eisenbahnen ein regelmäßiger Güterverkehr im Innern sowohl, als nach und aus den Nachbarländern hergestellt

war, entstand auch in Handel und Wandel neues Leben, dessen Einfluß in der Entwickelung des Postverkehrs sich bald in erfreulicher Weise kundgab.

Wie rasch und in welchem Umfange der Postverkehr im Elsaß sich gehoben hat, dürfte am deutlichsten aus einer vergleichenden Uebersicht der Porto-Einnahme hervorgehen.

Es betrug die Porto-Einnahme des Bezirks:

in den drei Monaten	October—December	1870	33,596 Thlr.
» » » »	Januar—März	1871	68,254 Thlr.
» » » »	April—Juni	»	127,999 »
» » » »	Juli—September	»	149,731 »
» » » »	October—December	»	149,701 »
	in Summa pro	1871	495,685 Thlr.

Innerhalb Jahresfrist war sonach die Porto-Einnahme bereits um mehr als das Vierfache gestiegen. Für das Jahr 1872 hat die Gesammt-Porto-Einnahme 647,345 Thlr. betragen; gegen das Vorjahr mehr 151,657 Thlr.

Obwohl nun bei den Einnahmen bereits im Jahre 1871 günstige Resultate erzielt waren — die Summe aller etatsmäßigen Einnahmen betrug 508,770 Thaler — erforderte die Verwaltung des Postwesens im Elsaß noch bis Anfang des Jahres 1872 Zuschüsse. Für 1871 belief sich der Zuschuß auf 35,130 Thaler. Die Zuschüsse wurden lediglich durch die unverhältnißmäßige Höhe der Betriebsausgaben veranlaßt. Hauptsächlich waren es die den Beamten und Unterbeamten des Bezirks gewährten, nach hohen Sätzen bemessenen Commissionsdiäten, welche einen großen Theil der Einnahmen absorbirten. Ein richtiges Verhältniß zwischen den Einnahmen und Ausgaben konnte erst hergestellt werden, als vom 1. September 1871 ab — mit Eintritt des Definitivums in den Personalverhältnissen — die höheren Diäten auf angemessene Gehaltszulagen reducirt wurden. Durch Uebertragung mehrerer Postexpeditionen kleineren Geschäftsumfanges an geeignete Ortseinwohner, sowie durch Aenderungen in der ursprünglich nur provisorisch durchgeführten Classification der Postanstalten hat sich ebenfalls eine nicht unerhebliche Verminderung der persönlichen und Verwaltungs-Ausgaben erzielen lassen und es hätten noch im Jahre 1871 die Zuschüsse in den Einnahmen ihre Deckung gefunden, wenn nicht für die Anschaffung von Inventarien, insbesondere aber für den Bau von Eisenbahn-Postwagen, bedeutende Summen aufzuwenden gewesen wären.

Für das abgelaufene Rechnungsjahr gestaltet sich das Finanzergebniß wie folgt:

Die Einnahmen pro 1872 haben betragen	676,170 Thlr.
» Ausgaben » » » »	470,005 »
Mithin ist erzielt worden ein Ueberschuß von	206,165 Thlr.

Außer der Vermehrung der Zahl der Postanstalten, Briefkasten, Postcourse und ambulanten Büreaus sind als neue, zur Französischen Zeit nicht vorhandene Einrichtungen hinzugetreten: der Fahrpostdienst (Beförderung von Packeten und Geldern), der Debit der Zeitungen, die Postvorschüsse, Postmandate, Postkarten, die Expreßbestellung u. a. m. Zugleich hat der Posttarif eine wesentliche Er-

mäßigung erfahren. Die Verhältnisse des Personals sind geregelt, die Localitäten fast überall, namentlich auch in den größeren Orten, erweitert und verbessert worden. Dadurch daß zufolge des Decentralisationssystems im Organismus der Deutschen Postverwaltung die unmittelbar verwaltenden Behörden: die Kaiserlichen Ober-Postdirectionen zu Straßburg und Metz, ihren Organen, sowie der Bevölkerung nahe gerückt sind, ist eine schnelle, den praktischen Bedürfnissen entsprechende Erledigung der Geschäfte herbeigeführt.

Es wird auch fernerhin die Aufgabe der Postverwaltung sein, durch weitere Entwickelung ihrer Anstalten namentlich die im Elsaß noch neuen Einrichtungen zur Packet- und Geldversendung dem Publicum mehr und mehr genehm und geläufig zu machen, den Personenverkehr auf Landstraßen durch entschiedene Einwirkung auf die in Privathänden befindlichen Transport-Unternehmungen zu heben, das Netz der Postverbindungen immer weiter auszubilden und durch erhöhte Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit im Betriebe, sowie durch freundliches und entgegenkommendes Auftreten ihres Personals im Dienste des Elsässischen Gemeindewesens wie der Deutschen Sache thätig zu sein.

Die Deutsche Post wird dann je länger desto mehr dazu beitragen, Entfernungen zu verringern, wahrhaft zu verbinden und den geistigen Anschluß des Elsaß an das große Deutsche Vaterland mit vermitteln zu helfen.

---

7. Auszug

aus dem von der K. K. Oesterreichisch-Ungarischen Staatsregierung unterm 18. November 1871 mit der Dampfschifffahrts-Unternehmung des Oesterreichisch-Ungarischen Lloyd abgeschlossenen Vertrag.

Die Dampfschifffahrts-Unternehmung des Oesterreichisch-Ungarischen Lloyd wird für die Dauer des Vertrages als ein zum Betriebe der K. K. Oesterreichischen und der K. Ungarischen Staats-Postanstalten gehöriges Institut angesehen und unterliegt als solches allen bezüglichen Bestimmungen der Postgesetze und Vorschriften.

Die K. K. Oesterreichischen und K. Ungarischen Postanstalten haben das Recht, alle dem Personentransporte gewidmeten Dampfschiffe des Oesterreichisch-Ungarischen Lloyd auf allen ihren Fahrten zu Postsendungen zu benutzen, weshalb dieselben in den Schiffsurkunden als Oesterreichisch-Ungarische Postpacketboote zu bezeichnen sein werden und als solche gleich den K. K. Kriegsschiffen von der Zahlung der Consular-Schiffsgebühren bei allen K. u. K. Consularämtern enthoben sind. Dagegen haben diese Schiffe die Tonnen-, Leuchtthurm- und sonstige Schifffahrtsgebühren in den inländischen Häfen zu entrichten.

Die Dampfschifffahrts-Unternehmung des Lloyd verpflichtet sich, zur Beförderung der Brief- und Fahrpostsendungen, der Reisenden, Gelder und Waaren ganz entsprechend gebaute, dem Laderaume nach dem normalen Verkehre angemessene und genügende Sicherheit gewährende Schiffe beizustellen. Die zu diesem Behufe zu unterhaltenden Fahrten theilen sich in Schnellfahrten und in gewöhn-

liche Fahrten. Für die ersteren Fahrten beträgt die vom Staate zu leistende Vergütung 4 Gulden, und für die letzteren 1 Gulden 15 Kreuzer Oesterr. W. für eine Seemeile.

Der Gesammtbetrag der Meilengelder darf jedoch in einem Jahre 1,700,000 Fl. Oesterr. W. nicht übersteigen.

Die bei normalem Wetter zu erzielende Geschwindigkeit wird für eine Schnellfahrt auf zehn, und für eine gewöhnliche Fahrt auf acht Seemeilen für jede Stunde festgesetzt.

Die Dampfschifffahrts-Unternehmung des Oesterreichisch-Ungarischen Lloyd verpflichtet sich, folgende Fahrten zu unterhalten:

Post.	Bezeichnung der Fahrten.	Zahl der jährlichen Reisen.	Zahl der Seemeilen für jede vollständige Reise. Hin- und Rückfahrt.
	A. Fahrten, für welche vom Staate die Vergütung in dem Maße von 4 Fl. Oesterr. Währ. per Seemeile geleistet wird.		
1.	Triest- (Fiume-) Corfu-Alexandrien und zurück, Schnelllinie	52	2402
2.	Triest-Corfu-Syra-Constantinopel und zurück, Schnelllinie	52	2356
3.	Constantinopel-Varna und zurück, Schnelllinie	91	290
	B. Fahrten, für welche vom Staate die Vergütung in dem Maße von 1 Fl. 15 Kr. Oesterr. Währ. per Seemeile geleistet wird.		
4.	Fiume-Lussin piccolo und zurück (im Anschluß an die Constantinopeler Linie)	52	124
5.	Triest-Pola-Dalmatien-Albanien bis Prevesa und zurück	52	1468
6.	Triest-Pola-Dalmatien-Albanien bis Durazzo und zurück	52	921
7.	Triest-Pola-Dalmatien bis Cattaro und zurück	52	797
8.	Triest-Fiume und zurück	104	272
9.	Fiume-Zengg und zurück	52	56
10.	Fiume-Zengg-Zara und zurück	52	210
11.	Fiume-Lussin-Zara und zurück	52	248
12.	Fiume-Veglia-Zara und zurück	26	198
13.	Fiume-Lussin grande und zurück	26	118
14.	Triest-Ancona-Corfu-Syra-Smyrna und zurück	52	2164

Post.	Bezeichnung der Fahrten.	Zahl der jährlichen Reisen.	Zahl der Seemeilen für jede vollständige Reise. Hin- und Rückfahrt.
15.	Syra-Piräus und zurück	104	156
16.	Constantinopel-Burgas-Galatz und zurück	40	700
17.	Constantinopel-Trapezunt und zurück	26	980
18.	Constantinopel-Salonich-Volo und zurück	26	940
19.	Constantinopel-Smyrna-Rhodus-Cypern-Beirut-Jaffa-Portsaid-Alexandrien-Smyrna-Constantinopel	26	2154
20.	Constantinopel-Smyrna-Alexandrien-Portsaid-Jaffa-Beirut-Cypern-Rhodus-Smyrna-Constantinopel	26	2154

Sie verpflichtet sich, dafür zu sorgen, daß diese Fahrten weder unterbrochen werden, noch eine Störung der Fahrordnung eintrete, den Fall von vis major ausgenommen.

Eine Aenderung in der Fahrordnung und der festgesetzten Anhaltsorte darf bei den vertragsmäßig bestehenden oder in der Folge vertragsmäßig einzurichtenden Fahrten nur nach vorläufiger ausdrücklicher Genehmigung des Ministers des Aeußern vorgenommen werden.

Die Dampfschifffahrts-Unternehmung des Lloyd ist verpflichtet, die derselben von den K. K. Oesterreichischen oder K. Ungarischen Postanstalten des Abfahrts- oder desjenigen Ortes, wo während der Fahrt angehalten wird, übergebenen, für das In- oder Ausland bestimmten amtlichen und Privat-Briefpostsendungen unentgeltlich mitzunehmen, sie gehörig zu verwahren, und an dem bezeichneten Bestimmungsorte oder dem diesem zunächst gelegenen Orte der Anhaltung in unverletztem Zustande abzugeben.

Das Sammeln der mit den Dampfschiffen zu befördernden Briefe und das Bestellen derselben wird durch die K. K. Oesterreichischen oder K. Ungarischen Postämter oder durch die mit der Besorgung der Postgeschäfte für Rechnung des Staates speciell betrauten Agenten des Lloyd besorgt.

Die Dampfschifffahrts-Gesellschaft des Oesterreichisch-Ungarischen Lloyd ist daher verpflichtet, die unbefugte Beförderung von Briefpostsendungen bei den Fahrten mit ihren Schiffen durch ihre Bedienstete zu verhindern, widrigenfalls nach den bestehenden Vorschriften vorgegangen werden würde.

Die Postverwaltungen haben das Recht, zu verlangen, daß bei allen Fahrten geschlossene Sammlungskästen zum Einlegen und Sammeln der Briefe auf den Dampfschiffen selbst aufgestellt werden.

Der Oesterreichisch-Ungarische Lloyd genießt als Staats-Postanstalt die gebührenfreie Beförderung und unmittelbare Zustellung der auf seinen Dampfschiffen beförderten Dienstcorrespondenz mit seinen Agenten.

Im Falle des Verlustes eines der Dampfboot-Unternehmung übergebenen Brief- oder Zeitungspacketes hat die Gesellschaft den Ersatz der dadurch dem

Postgefälle entgangenen Portogebühren zu leisten, und für jeden abhanden gekommenen recommandirten Brief den Betrag von zwanzig Gulden Oesterr. W. zu vergüten.

In fremden Staaten werden an Orten, welche die Dampfschiffe des Oesterreichisch-Ungarischen Lloyd berühren, die dort bereits aufgestellten oder noch zu errichtenden K. K. Postexpeditionen mit der Amtshandlung bezüglich der nach und über Oesterreich-Ungarn abzusendenden und von daher einlangenden Brief-Postsendungen beauftragt werden.

An allen Orten des In- und Auslandes, wo der Lloyd Agenten hält und keine besonderen K. K. Postanstalten bestehen, werden die erwähnten Postgeschäfte für Rechnung der betreffenden Staats-Postanstalt durch die Lloydagenten zu besorgen sein.

Ferner werden diese Letzteren ausschließlich die Aufnahme und Bestellung, sowie die Erhebung der Gebühren von Briefen, welche zwischen den Orten des Auslandes gewechselt und mittelst der Lloyd-Dampfschiffe befördert werden, zu besorgen und letztere an die Postkasse abzuführen haben.

Den Lloydagenten wird für diese Mühewaltung ein Antheil von den durch sie eingehobenen Franco- und Portogebühren zugewendet werden.

Die Dampfschifffahrts-Gesellschaft verpflichtet sich, ihre Agenten zur genauen Beobachtung der ihnen von Seite des gemeinsamen Ministers des Aeußeren gegebenen oder in der Folge zu gebenden Manipulationsvorschriften strenge zu verhalten, auf die ungesäumte Abführung der sie treffenden Mängel, Geldstrafen und allfälligen Ersätze zu dringen und überhaupt nach Möglichkeit darüber zu wachen, daß sich ihre Agenten keine wie immer gearteten Unterschleife zum Nachtheile der Postanstalten zu Schulden kommen lassen.

Die Dampfschifffahrts-Unternehmung des Lloyd ist ferner verpflichtet, bei allen ihren Fahrten im In- und Auslande die amtlichen Fahrpostsendungen, insofern sie der Unternehmung durch die Postanstalten übergeben werden, gegen alleinige Vergütung der Assecuranzgebühren, insoweit die Versicherung durch die Postanstalten verlangt wird, mit ihren Dampfschiffen zwischen den von denselben zu berührenden Orten zu befördern.

Diese Sendungen sollen jedoch, sofern sie in Gold- oder Silbergeld bestehen, einzeln das Gewicht von 125 Pfund, und sofern sie andere Frachtsendungen sind, einzeln das Gewicht von 80 Pfund nicht überschreiten.

Ueberschreiten sie einzeln das angegebene Gewicht, so ist der Lloyd berechtigt, für dieselben nebst der Assecuranzgebühr für die assecurirten Sendungen auch die Vergütung der Transportgebühren nach den für Privat-Fahrpostsendungen geltenden Bestimmungen in Anspruch zu nehmen.

Die Vergütung der Assecuranzgebühr erfolgt nach dem Gesammtwerthe der von einer Postanstalt zur anderen zu transportirenden, in dieselbe Karte aufgenommenen assecurirten amtlichen Sendungen. Die zum Verbrauche durch das Publicum bestimmten Monopolsgegenstände und sonstigen Aerarialproducte können nicht als amtliche Fahrpostsendungen betrachtet und als solche auf die Dampfschiffe des Lloyd verladen werden.

Für Privat-Fahrpostsendungen nach dem In- und Auslande hat der Lloyd die Fracht- und für assecurirte Sendungen auch die See-Assecuranzgebühren nach seinem für das Publicum im Allgemeinen geltenden oder einem besonders zu ver-

einbarenden Tarife zu beziehen. Diese Gebühren werden dem Lloyd für jene Privat-Postsendungen, die ihm von den Postanstalten zur Beförderung nach in- oder ausländischen Häfen, wo K. K. Oesterreichische oder K. Ungarische Postanstalten für den Fahrpostdienst bestellt sind, übergeben werden, von Seite der Staats-Postanstalt vergütet. Die Vergütung erfolgt nach dem Gesammtgewichte und dem Gesammtwerthe der von einer Postanstalt zur andern zu transportirenden, in dieselbe Karte aufgenommenen Privat-Postsendungen.

Die bestehenden Frachtentarife des Lloyd dürfen — insoweit sie auf die Fahrpostsendungen Anwendung finden, — ohne Zustimmung der Postverwaltungen nicht erhöht werden.

Fahrpostsendungen, welche aus dem Innern der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie und aus fremden Staaten bei den Postämtern einlangen, um mit den Dampfschiffen des Lloyd nach Häfen des In- und Auslandes, wo keine K. K. Oesterreichische oder K. Ungarische Postanstalten mit Fahrpostdienst eingerichtet sind, versendet zu werden, sind dem Dampfschifffahrts-Büreau zu übergeben. Diesem liegt es ob, die darauf haftenden Gebühren baar zu bezahlen, sowie den Empfang der Sendungen zu bestätigen und für ihre ungesäumte Weiterbeförderung und Abgabe Sorge zu tragen.

Die Dampfschifffahrts-Unternehmung hingegen hat jene, ihr von Privaten zur Beförderung übergebenen Fahrpostsendungen, welche mit ihren Schiffen zur Weiterbeförderung nach Orten im Innern der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie und in fremde Staaten einlangen und insofern zu deren Versendung die K. K. Oesterreichischen und K. Ungarischen Postanstalten benutzt werden sollen, der betreffenden Postanstalt übergeben zu lassen.

Für diese Fahrpostsendungen haben die Postanstalten und die Dampfschifffahrts-Verwaltung die Gebühren für die Strecke, auf welcher die Beförderung mit den eigenen Mitteln besorgt wird, nach den diesfalls festgesetzten Tarifen, und zwar die Postämter nach dem bei ihnen in Anwendung stehenden Fahrposttarife, die Gesellschaft des Oesterreichisch-Ungarischen Lloyd aber nach ihrem Tarife zu beziehen.

Fahrpostsendungen, welche nach dem Ableben des Adressaten im Bestimmungsorte eintreffen, und jene, deren Annahme von den Adressaten verweigert wird, werden mit nächster Fahrt, solche dagegen, welche ungeachtet der Avisirung während zweier Monate an den Adressaten nicht bestellt werden können, nach Ablauf dieses Termins zurückgeleitet und gegenseitig zur weiteren Verfügung ausgeliefert, wobei die daran haftenden Porto-, Mauth- und Sanitätsgebühren aufgerechnet werden dürfen.

Die Dampfschifffahrts-Gesellschaft des Lloyd übernimmt für alle amtlichen und Privat-Fahrpostsendungen, welche ihr von den Postanstalten zum Transporte übergeben werden, die Haftung. Für assecurirte Fahrpostsendungen tritt die Haftung des Oesterreichisch-Ungarischen Lloyd auch für Seegefahr und für Unglücksfälle durch höhere Gewalt ein. Bei Fahrpostsendungen, deren Werth bei der Aufgabe nicht angegeben wurde, beträgt der Entschädigungsbetrag ohne Unterschied zehn Gulden Oesterr. W.

Es wird die Sorge der Postanstalten sein, bei welchen derlei Fahrpostsendungen aufgegeben werden, die Partei hiervon zu ihrer eigenen Richtschnur zu verständigen.

Reclamationen über Fahrpostsendungen sind bei dem Aufgabeamte anzubringen. Zur Anmeldung der Reclamation wird für Sendungen innerhalb des Gebietes der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie ein Termin von drei, und für Sendungen aus und nach dem Auslande von sechs Monaten festgesetzt, nach dessen Ablauf die Haftung gegenüber dem saumseligen Reclamanten erloschen ist.

Den Privaten gegenüber liegt die Ersatzpflicht der Anstalt ob, bei der die Sendung aufgegeben worden ist.

Der letzteren bleibt es überlassen, eintretenden Falles den Regreß an jene Anstalt zu nehmen, bei welcher der Verlust, Abgang oder die Beschädigung eingetreten ist.

Die Entschädigungen werden gegenseitig, ohne Rücksicht auf die Ausmittelung des Schuldtragenden, unverzüglich geleistet, nachdem die Erhebung über Verlust, Abgang oder Beschädigung vollständig gepflogen und über die Ersatzpflichtigkeit erkannt ist. Auch steht den Postanstalten das Recht zu, den Betrag des Ersatzes oder der Entschädigung von dem Guthaben, welches der Unternehmung von denselben oder an vertragsmäßigem Entgelt für die Besorgung des Seepostdienstes zuzukommen hat, ohne Weiteres hereinzubringen, und es haftet die Unternehmung überdies mit allen ihr angehörigen Dampfschiffen und sonstigem Vermögen.

Sollte es der betreffenden Postverwaltung angemessen erscheinen, die Postsendungen durch eigene Postbeamte oder auch Conducteure begleiten zu lassen, so ist dem Beamten ein Platz I. Klasse und dem Conducteur ein Platz II. Klasse unentgeltlich einzuräumen.

Dem Postbeamten ist ferner zu gestatten, die Postmanipulation in einer hierzu geeigneten geschlossenen Cabine vorzunehmen; dem Conducteur aber ist ein abgesonderter geschlossener Raum zur Aufbewahrung der Postsendungen zuzuweisen. Auch den jeweilig von Seite der Postanstalt entsendeten Visitations-Commissären ist unentgeltlich ein Platz I. Klasse einzuräumen.

In der unentgeltlichen Beförderung ist die Verpflegung nicht einbegriffen, für welche die Gebühr, falls diesfalls nicht eine besondere Vereinbarung besteht, nach dem Tarife des Lloyd von dem Betreffenden zu entrichten ist.

---

8. Chausseen und Chausseeleben in Pommern.

Die auch in weiteren Kreisen durch ihre Gediegenheit bekannten »Beiträge zur Kunde Pommerns« enthalten in dem 1. Hefte des 5. Jahrgangs eine Beschreibung der Pommerschen Chausseen von Th. Schmidt, Oberlehrer an der Friedrich Wilhelms-Schule in Stettin, worin von dem Leben auf diesen Chausseen ein culturhistorisch interessantes Bild gegeben wird, dem wir Folgendes entnehmen:

Man kann in Pommern viele Landstraßen zwischen den kleinen Städten berühren, ohne den ganzen Tag mehr als einige Personen und Wagen anzutreffen. Der Verfasser, welcher seit seinem zwölften Jahre Pommern nach allen Richtungen durchstreift hat, empfand auf solchen wenig besuchten Landstraßen das Gefühl einer

unaussprechbaren Vereinsamung, das im Spätherbste und im Winter, wo noch keine Schneedecke liegt, sich dadurch steigert, daß keine Landleute auf den Feldern sichtbar sind, und die abstoßende Farbe der Wiesen und Brüche den einsamen Wanderer noch trüber stimmt. Auf den Chausseen verändert sich das Bild, da auf ihnen im Allgemeinen mehr Verkehr sich findet, jedoch ist dieser einer großen Verstärkung fähig. An den Markttagen bemerkt man viele Fußgänger, Landleute, welche, auf einen Stock sich stützend, mit einem Korbe oder einer Karre zur Stadt eilen. Zu den tüchtigsten Fußgängern gehören die Postbriefboten, reisende Musikanten, Handwerksburschen, welche die Chausseen in ihrer weitesten Ausdehnung von einem Landestheile zum anderen berühren und ihr auf Rädern ruhendes Felleisen nach sich ziehen. Bei längeren Tagesmärschen legt ein nicht zu schwer bepackter Fußgänger ungefähr 5 Meilen zurück. Die Infanterie marschirt nach kürzeren Märschen 3½ bis 4 Meilen und genießt dann alle 3 Tage einen Ruhetag.

Reiter sieht man selten auf Chausseen, da das Fahren weit bequemer ist, und wenn noch im vorigen Jahrhundert öfter Reitpferde von den Posten verlangt wurden, König Carl XII. die große Strecke von Bender nach Stralsund in einem Ritte zurücklegte, so ist diese Reiseweise, welche die Väter als eine männliche so sehr in Ehren hielten, fast ganz abgekommen. Die meisten Reiter sieht man an Viehmärkten.

Unter den Gespannen nennen wir zuerst als die seltenen die Hundegespanne, welche in neuester Zeit sich vermehrt haben. Auf ihnen werden Lumpen gesammelt und gekaufte Eier zur Stadt befördert. Ein Butterhändler fuhr einst mit einem solchen Dreigespanne, vom Stettiner Wochenmarkt zurückkehrend, mit der Personenpost von Stettin bis Stargard um die Wette, und kam noch etwas früher auf dem Markte in Stargard an. Ein Hundegespann macht auf Landwegen bequem 5 bis 6 Meilen in einem Tage, auf Chausseen bis 10 Meilen. 2 bis 4 Hunde ziehen einen kleinen Wagen.

Zu den ärmlicheren Gespannen gehören die mit Kühen bespannten Wagen aus Kolonistendörfern, die mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen zur Stadt fahren. Die Kühe sind klein und unansehnlich und haben die braune Farbe der Haidekühe.

Mit einem Pferde bespannte Wagen, den Müllern, Schlächtern, Förstern ꝛc. gehörig, sind besonders an Markttagen anzutreffen. Die schlechtbespanntesten gehören den Lumpen- und Heringshändlern, sie sind gewöhnlich mit einem Plane bedeckt. Die schnellsten Einspänner waren die Reitposten, welche in 35 Minuten die Meile vor Eröffnung der Nachtzüge nach Berlin und Ruschendorf von Stettin aus befördert wurden.

Die größte Zahl von leichten Gespannen wird auf der Chaussee von zwei Pferden gezogen, und zwar hat sich die Festigkeit der Wagen dadurch wesentlich verbessert, daß nach den Chausseebauten eiserne Achsen eingeführt wurden. Die an Markttagen zurückkehrenden Wagen von Landleuten fahren gern um die Wette, wozu die Führer um so aufgelegter sind, als sie gewöhnlich etwas tief in die Flasche gesehen haben.

Zu den schnellsten und besten Gespannen gehören die auf Federn ruhenden Postwagen, sie stehen zu den vor dem Chausseebaue gebrauchten Wagen in großem Mißverhältnisse, da in diesem Packete und Reisende oft in demselben Raume sich

neben einander befanden. Ludwig Börne hat in seiner Deutschen Postschnecke diesen alten Postfuhrwerken ein dauerndes Denkmal gesetzt.

Nach Vollendung der großen Chausseezüge wurde überhaupt die Preußische Post erst zu einem großen Kunst-Organismus umgestaltet, der seine lebendigen Glieder und Fühlfäden über das ganze Land verbreitete, so daß auch der geringste Dorf- und Haidekathen mit der Welt in Verbindung gebracht wurde. Der frühere langsame Gang*) der Posten stand mit dem Maße von Geduld und Ergebung des ehemaligen Geschlechts im Einklange und wenn durch das schnelle Fahren jährlich eine Anzahl Pferde geopfert wurde, so war dieses Opfer nicht zu theuer erkauft. Von einer Schnell- und Courierpost konnte erst auf Chausseen die Rede sein und wer es unternimmt, eine Darstellung des neuen gehobenen Postwesens zu liefern, wird im Chausseebaue seine erste fördernde Wurzel erkennen. Das Privatfuhrwerk, welches in früherer Zeit in den größeren und mittleren Städten bei der schwachen Postverbindung so bedeutend war, ist mit dem Geschlechte der Fuhrherren eingegangen, nur zwischen Stettin und Stralsund, wie zwischen Stettin und Stolpe hat sich eine solche Privatverbindung noch erhalten.

Die Beförderungszeit für die Posten auf Chausseen ist folgende: die Courierpost 30 Minuten, die Reitpost 35 Minuten, die Schnellpost 35 Minuten, die Extrapost 40 Minuten, die Cariolpost 45 Minuten, die Fahrpost 45 Minuten, die Botenpost 70 Minuten, für die 2., 3. ꝛc. Meile verlängerte sich die Zeit.

Vor dem Chausseebaue gab es für den Geschäftsmann in Stettin gewöhnlich nur zwei Posttage, in denen Briefe abgesandt wurden, da die große Post nur zweimal wöchentlich eintraf. Bei Eröffnung der Chaussee nach Berlin wurde zur Verstärkung des Verkehrs wöchentlich eine zweimal gehende Schnellpost zwischen Berlin und Stettin eingerichtet, die öfter nicht besetzt war. Dann richtete man neben den übrigen Posten eine täglich abgehende und ankommende Schnellpost zwischen beiden Städten ein, bis der für gefährlich gehaltene Versuch mit dem Baue der Eisenbahn zwischen Stettin und Berlin gemacht wurde. Seit der Zeit werden in einem Tage auf den Comtoiren mehr Briefe geschrieben, als früher in der ganzen Woche, jeder Tag ist zu einem Posttage geworden und das ehemalige gemüthliche Treiben außer den Posttagen auf den Comtoirs hat ganz aufgehört.

Zu den schwerfälligsten Fuhrwerken gehören die Frachtwagen, welche mit 2,

*) Als Kuriosum erlauben wir uns über den früheren Zustand der Preußischen Postverwaltung Folgendes mitzutheilen. Im Jahre 1559 waren in der Mark Brandenburg zwei Botencourse von Cüstrin nach Onolzbach und von Onolzbach nach Wolfenbüttel. Die Briefboten nahmen den Weg von Cüstrin über Lietzen, Beeskow (Ruhetag), Lübben, Schlieben, Torgau (Ruhetag), Eilenburg, Leipzig (Ruhetag), Weißenfels, Eckartsberg, Weimar, Saalfeld (Ruhetag), Gräfenthal, Judenbach, Coburg, Petersdorf, Beyersdorf (Ruhetag), Katelsberg nach Onolzbach, legten den Weg von 68 Meilen in 24 Tagen zurück und hielten unterwegs 6 Ruhetage. In derselben Zeit sendet man von Stettin heute einen Brief nach New-York und erhält Antwort. Im 17. Jahrhunderte führte eine Fürstin von Wied einen Prozeß bei dem Hofgericht in Stargard. Dieselbe meldet in einem früher im Archive zu Marienfließ aufbewahrten Schreiben ihrem Rechtsanwalt in Stargard, daß derselbe auf ein ihr auf Johannis zugefertigtes Schreiben durch den Silberboten auf Weihnachten Antwort erhalten werde. Zu einer sichern Correspondenz zwischen Hinterpommern und Wied brauchte man damals noch 6 Monate.

3 (das eine Pferd geht dann meist vorn allein), 4 Pferden bespannt sind. Die größten und schwersten Pferde sind die Stangenpferde, von diesen ist wieder das Sattelpferd das stärkste. Die Pferde ziehen in Kummeten, haben als Schmuck meist rothe Shawls, sowie Glocken und Rosen von Messing. Ein Dachsfell pflegt die an der Seite hängende Laterne zu bedecken. Zwischen den Stangenpferden geht öfter der Wächter des Wagens, ein kleiner Spitz, der bisweilen die Ehre genießt, statt seines Herrn auf dem Sattel seinen Platz einzunehmen. Jeder Wagen hat eine Vorrichtung zum Hemmen und ist mit einem Hemmholze versehen. Ist der Wagen sehr schwer beladen, so pflegen 2 Personen ihn zu begleiten, der Fuhrmann geht neben dem Geschirr mit einer Pfeife Tabak und da er Peitsche und Leine in der Rechten führt, so neigt sich sein Körper gewöhnlich nach der rechten Seite und bald nimmt er jenen schwerfälligen Gang an, der dem Schritte der Pferde gleichkommt. Die höchste Last eines vierspännigen Wagens ist 140 Centner, mit welcher derselbe bei gutem Wetter und wenn die Chaussee nicht beschüttet wird, 6 bis 7 Meilen zurücklegt. Die Fuhrleute fahren gern in Gesellschaft, was in der chausseelosen Zeit, wo es noch keine eisernen Achsen gab, die Wagen sich öfter im Sande einmullten oder im Kothe fest geriethen, zum Besten gegenseitiger Unterstützung und Hülfeleistung dringend geboten war. Wie es vor Jahrhunderten berüchtigte Haiden für den Wanderer gab, so bestanden für den Frachtfuhrmann vor den Chausseen gefährliche Löcher, Sandstrecken, Knüppeldämme und Anhöhen, an denen verschiedene Geschlechter von Fuhrleuten ihre Probestücke bestehen mußten. Waren diese schwierigen Punkte glücklich überschritten, so gaben die kleinen Ereignisse ein reiches Feld der Unterhaltung für den Fuhrmann, es wurde weitläufig auseinandergesetzt, wie das Sattel- oder die Stangenpferde, das Leinpferd, oder die Vorspannpferde richtig angetrieben und geführt seien, bis ein neues Hinderniß zu überwinden war. Jetzt wagt sich ein schwer beladener Frachtwagen nicht mehr auf Sandwege herab, er macht lieber einen großen Umweg, als daß er die früheren patriarchalisch-romantischen Wege der Väter berühren sollte. — Die Hinterpommerschen Frachtwagen pflegen zum Wollmarkt in Stettin gewöhnlich einzutreffen, oder mit Wolle zum Berliner Wollmarkte die Stadt zu berühren. Haben sie auf einem Gute die Wolle geladen, so ist vorn der Wagen mit einem Kranze geziert. Da die Wagen die steilanlaufende Schulzen- und Breitestraße hinauffahren müssen, so hat man hinlänglich Gelegenheit, die Leistungsfähigkeit der Pferde wahrzunehmen, und zwar pflegen die am schwersten beladenen Wagen Vorspann von 4 auch 6 Pferden zu nehmen. Ein solcher mit 8 bis 10 Pferden bespannter Wagen erregt dann die Aufmerksamkeit der Vorübergehenden und der Fuhrmann genießt eine stille Freude, wenn seine gut aussehenden Rosse die Musterung bestehen. Ist die Höhe erreicht, so hält jeder Wagen vor einer Destillation an, theils um die Pferde verschnaufen zu lassen, theils und hauptsächlich, damit der Fuhrmann mit dem Führer der Vorspannpferde sich durch einen guten Pomeranzen stärke und belohne.

Obwohl diese Frachtwagen häufig schneller die Güter liefern, als manche Eisenbahnen, so verschwindet dieses alte, kräftig rohe Fuhrmannsgeschlecht doch immer mehr auf den neben den Eisenbahnen hinlaufenden Chausseen; zur Meßzeit in Frankfurt a. Oder und Frankfurt a. Main, in Leipzig findet man sie am zahlreichsten, wo sich die ältern Männer von der alten guten Zeit unterhalten. In Pommern gab es früher die meisten Frachtfuhrleute in Stargard, welches auf der

alten Frachtstraße von Pommern nach Preußen gelegen, einen nicht unbedeutenden Theil des Güterverkehrs zwischen Berlin und Hinterpommern vermittelte. Dort giebt es eine Aristokratie unter den Ackerbürgern, die Tautow's, Tornow's, Gäbel's ꝛc., welche seit Jahrhunderten in diesem Verkehrszweige ihr gutes Brod fanden. Zur Zeit der Continentalsperre von Ende des Jahres 1806 bis zu Ende von 1812 stand das Frachtfuhrwesen in höchster Blüthe in Pommern, da damals mit Wissen der Staatsbehörde viele Colonialwaaren am Hinterpommerschen Strande wider den Willen des allmächtigen Kaisers Napoleon eingeführt und per Achse bis zum Adriatischen Meere verfahren wurden. Manche Kaufmannsgeschlechter in Stolp, Rügenwalde, Colberg, Swinemünde legten durch diesen Geschäftszweig den Grund zu einem großen Vermögen. Die Frachtwagen waren damals so zahlreich, daß eine Gastwirthsfrau in der Stadt Massow erklärte, sie könne mit silbernen Reifen ihre Wagen beschlagen, wenn der Verkehr noch 10 Jahre fortdauere.

---

9. Alexander von Humboldt's Reiseleben in Amerika und Asien.

II.

Gegen Ende des Jahres 1811, als Rußland eine Mission über Kaschghar nach Tibet ausrüstete, schienen die alten Hoffnungen und Pläne Humboldts, eine Reise nach Asien zu unternehmen, sich verwirklichen zu wollen. Der Krieg zwischen Frankreich und Rußland machte diesen Hoffnungen ein Ende.

Zur Ausführung einer Reise nach der indischen Halbinsel und dem indischen Archipelagus bewilligte der König von Preußen dem großen Naturforscher im Jahre 1818 eine jährliche Unterstützung von 12,000 Thlrn. in Gold auf vier bis fünf Jahre: in Folge illiberaler Einflüsse der Englisch-Ostindischen Compagnie mußte auch diese Reise aufgegeben werden.

Da erhielt Humboldt unterm 17. December 1827 von dem Russischen Finanzminister, Grafen Cancrin, die Mittheilung, der Kaiser Nicolaus wünsche, daß Humboldt eine gelehrte Reise nach dem Osten Rußlands unternehme und wolle die erforderlichen Geldmittel gern und freigebig hergeben. Humboldt ging auf das ehrenvolle Anerbieten freudig ein. Am 12. April 1829 verließ er Berlin in Begleitung der ihm befreundeten Professoren Ehrenberg und Rose, welchen auf seinen Wunsch die Theilnahme an der Reise bereitwilligst gestattet worden war.

Die nun folgende Reise Humboldt's tritt, was die Größe des Zweckes, die persönlichen Anstrengungen des Reisenden und die Mannigfaltigkeit der Resultate betrifft, bei Weitem gegen die Reise in Amerika zurück. Während das amerikanische Wanderleben einen wichtigen Lebensabschnitt des berühmten Gelehrten bildete, erscheint die Russische Reise als eine gelehrte Excursion des auf der Höhe seines Ruhmes stehenden Forschers. Dem entsprechend gestalteten sich auch die äußeren Verhältnisse dieser Reise sehr abweichend von dem Wanderleben des Forschers in Amerika. Haben wir Humboldt während jener Jahre oft übermenschliche

Anstrengungen und äußerste Gefahren überwinden sehen, hatte der Forscher bei jenen Reisen im Interesse der Wissenschaft seine Vermögensverhältnisse fast gänzlich zerrüttet; so giebt dagegen die Russische Reise ein Bild, wie man allseitig bemüht war, Humboldt, welcher inzwischen zum Wirklichen Geheimen Rath mit dem Prädikat Excellenz ernannt worden war, zu feiern und ihm seine Reisezwecke auf jede erdenkliche Weise zu erleichtern.

Am 1. Mai erreichten die Reisenden Petersburg. »Alles ist in steter Bewegung um mich«, schreibt er, Petersburg 10. Mai, dem Bruder, »man kann nicht mit mehr Auszeichnung und mit einer edleren Hospitalität behandelt werden. Fast jeden Tag habe ich mit der Kaiserlichen Familie im engsten Cirkel gegessen, alle Abend bei der Kaiserin in der liebenswürdigsten Freiheit. Der Thronfolger hat mir ein eigenes Diner geben müssen, »damit er sich einst dessen erinnere.« Dem jungen Prinzen ist befohlen worden, sich mein Bild zu erbitten.«

In Petersburg wurde das Reisegefolge durch Zutheilung Russischer Begleiter vervollständigt. Von der Russischen Regierung wurde Humboldt ein Bergbeamter – der Oberhüttenverwalter, spätere Berghauptmann von Menschlein beigegeben. Außerdem begleiteten ihn zeitweise als Führer im Ural zwei Bergeleven, der nachmalige Generallieutenant Ernst Hofmann und der gegenwärtige Director des Kaiserlich Russischen Berginstituts, Generallieutenant von Helmersen. Den Gouverneuren, Vicegouverneuren und Bergbehörden wurde anempfohlen, den Zweck der Reise zu fördern. Letztere hatten auch zu den etwa beabsichtigten Versuchen Bergofficiere und Arbeiter auf Kronkosten aufzustellen. Zum Ansagen der Postpferde, zu Bestellungen am Orte ꝛc. wurde Humboldt ein Courier zugetheilt.

Von Petersburg brachen die Reisenden den 20. Mai auf. Die Fürsorge der Regierung war über alles Lob, und die Ehren und Auszeichnungen ermüdend. »Ein ewiges Begrüßen, Vorreiten und Vorsorgen von Polizeileuten, Administratoren, Kosacken, Ehrenwachen. Leider aber auch fast keinen Augenblick des Alleinseins; kein Schritt, ohne daß man wie Kranke unter der Achsel geführt wird« . . .

Ueber Moskau, Wladimir und Murom ging es nach Nishnij-Nowgorod; von da auf der Wolga nach Bulgara, weiter nach Kasan und, mit einem kurzen Ausflug zu den Tatarischen Ruinen von Bulgari, über Perm nach Jekatharinenburg, an dem Asiatischen Abhange des Ural, der weiten, aus mehreren fast parallelen Zügen bestehenden Kette, deren höchste Gipfel 4500—4800 Fuß erreichen, und die von den Tertiärformationen am Aralsee bis zu den Grünsteinfelsen am Eismeere in Meridianrichtung fortstreicht. Am 16. und 17. Juni wurden die großen kaiserlichen Topas-, Beryll- und Amethyst-Steinschneidereien, ferner die Goldseifen von Schabrowskoi, der Rhodonitbruch und die Eisenhütten von Nishnij-Issetsk besucht; vom 18.—24. Juni Beresow am Schartaschsee, Polewskoi und Gummetschewskoi.

Eine größere Excursion wurde nordwärts über Pischminsk und Newjansk nach Nishnij-Tagilsk, dem Besitz des Fürsten Demidoff, unternommen, von hier führte der Weg über Kuschwa, Laja, Blagodad und Nishnij-Turinsk nach Bogoslowsk, einem wichtigen Fundorte von Goldsand. Der Rückweg führte, bei beständigem Gewitterregen, über Werchoturje, Alopajewsk, Mursinsk, wo die Topas- und Beryllgruben noch in tiefer Nacht besucht wurden, und Schaitansk wieder nach Jekatharinenburg.

Von Jekatharinenburg ward am 18. Juli die Reise über Tiumen nach Tobolsk am Irtysch fortgesetzt. Von hier aus ging Humboldt über Tara, die Barabinzensteppe, welche wegen der zahlreichen, stechenden Insekten gefürchtet und verrufen ist, über Barnaul an den Ufern des Obi, nach dem pittoresken Kolywansee und zu den reichen Silbergruben des Schlangenberges, denen von Riddersk und Syrianowskoi am Südwestabhange des Altai.

An der kleinen Feste Ust-Kamennoigorsk vorbei gelangte er am 19. August über Buchtarminsk an die Grenze der Chinesischen Dzungarei. Er erhielt die Erlaubniß, die Grenze zu überschreiten, und besuchte den Mongolischen Posten Baty oder Khony-Mailakhu, einen wahren Binnenort Asiens, nördlich vom Dzaisangsee.

Von Ust-Kamennoigorsk durchzog er die Steppe der mittlern Kirgisenhorde über Semipalatinsk und Omsk, über die Kosackenlinie des Ischim und des Tobol, um den südlichen Ural zu erreichen. Bei dem goldreichen Miask, auf einem Terrain von sehr geringer Ausdehnung, fand man einige Zoll unter der Erde drei Stücke gediegenes Gold, von denen zwei 28 und das dritte $43\frac{1}{2}$ Mark wogen. Im südlichen Ural kam er bis zu den schönen Brüchen des grünen Jaspis bei Orsk, wo der fischreiche Jaikfluß die Kette von Osten nach Westen durchbricht. Von hier wandte er sich über Guberlinsk nach Orenburg, 21. September, sodann zu den berühmten Steinsalzgruben von Iletzkoi in der Steppe der kleinen Kirgisenhorde, zu dem Hauptorte der Kosacken von Uralsk, der Deutschen Colonie des Gouvernements Saratow an dem linken Ufer der Wolga, zu dem großen Salzsee Elton in der Kalmückensteppe, endlich über Sarepta, die schöne Colonie der Mährischen Brüder, nach Astrachan.

Von Astrachan kehrten die Reisenden am 21. October über den Isthmus, welcher bei Tischinskaya den Don und die Wolga scheidet, über die Kosackenländer des Don, Woronesch und Tula zurück, sie erreichten Moskau am 3. November und waren am 13. November wieder in St. Petersburg.

Auf der Reise von St. Petersburg aus bis zur Rückkehr dorthin wurden in 25 Wochen, vom 20. Mai bis 13. November 1829, 14,500 Werst, d. h. über 2000 geographische Meilen zurückgelegt, darunter zu Wasser 690 Werst, außerdem auf dem Kaspischen Meere 100 Werst, 658 Poststationen waren passirt und 12,244 Pferde in Bewegung gesetzt worden. Die Zahl der Flußübergänge betrug 53, darunter über die Wolga zehnmal, die Kama zweimal, den Irtysch achtmal, den Ob zweimal.

Humboldt's Ruf war sogar im Ural in alle Schichten der Bevölkerung gedrungen, aber seine Befähigung allerdings sehr verschieden aufgefaßt worden. Die Commandanten der kleinen Festungen, durch die er an der Orenburger Militairlinie reiste, statteten dem in dunkelbraunem oder schwarzem Frack reisenden Gelehrten nach militairischer Weise in voller Uniform ihre Rapporte über den Stand der von ihnen befehligten Truppenkörper ab. Wenn der aus drei Equipagen bestehende Reisezug in einem solchen Orte ankam, stand schon eine dichte erwartende Volksmenge da, bestehend aus Kosacken, Infanteriesoldaten, Kirgisen, Baschkiren, Tataren, Russen, Weibern und Kindern jedes Alters.

Während die Pferde in der Festung Tamalyzkaja umgespannt wurden, trat aus solch einem Haufen plötzlich ein Baschkire hervor und an Humboldts Kalesche. Mit lebhaften Gesticulationen und erhobener Stimme hielt er in seinem Türkischen

Jargon eine Ansprache an den großen Reisenden, die natürlich weder dieser noch seine Begleiter verstanden. Nachdem Humboldt in höflichster Weise einen der ihn begleitenden Russen gefragt hatte: »Que désire ce Monsieur?« wurde ein Dolmetscher herbeigerufen, von welchem die Reisenden Folgendes erfuhren: dem bittenden Baschkiren hatten in der vorhergehenden Nacht die benachbarten Kirgisen Pferde geraubt. Der Betroffene hatte nun gehört, es werde ein Mann kommen, der Alles weiß, und wandte sich nun an diesen Mann mit der dringenden Bitte, ihm doch zu sagen, wer die Räuber seien, und wie und wo er seine Gäule wiedererhalten könne. Als die herbeigesprungene Polizei den unberufenen Petenten ergreifen und unschädlich machen wollte, bat selbstverständlich Humboldt um Schonung für den naiven Sohn der Wüste.

Bei der Rückkehr nach Moskau hielt sich die officielle Welt wieder verpflichtet, den Reisenden mit allerlei ceremoniellen Festlichkeiten zu überhäufen. Die bei der Universität bestehende naturforschende Gesellschaft empfing ihn in einer feierlichen Sitzung. Von der Treppe bis zum Saale erwarteten den Geh. Rath Sr. Majestät von Preußen diese »Naturforscher« in Gala-Uniform, mit Ordensbändern geschmückt. Jeder hielt ihm eine Bewillkommnungsrede, der eine in Deutscher, der andere in Lateinischer, der dritte in Französischer Sprache. Als Humboldt endlich in den Saal kam, mußte sich Alles feierlich erheben. Der Curator der Universität, Pissarew, verlas eine Art Tagesbefehl über die Verdienste Sr. Excellenz des großen Reisenden in Russischer Sprache. Ein Akademiker trug ein Gedicht vor, das mit den Worten: »Humboldt Prométhée de nos jours« begann.

Und Humboldt hatte die Absicht, seine Beobachtungen über die Abweichung der Magnetnadel zu discutiren, seine im Ural gemachten meteorologischen Beobachtungen mit denen der Moskauer Gelehrten auszutauschen!

Am 28. December trafen Humboldt und seine Begleiter wieder in Berlin ein. Die Resultate der Reise sind in folgenden Werken niedergelegt: »Fragments asiatiques« 1831, »Asie centrale« 1843, beide von Humboldt, und »Reise nach dem Ural, dem Altai und dem Kaspischen Meere,« 1837—42, von Gustav Rose bearbeitet. Ehrenberg hat den Sibirischen Tiger und den nordischen Panther in Monographien, und die gesammte organische Natur, besonders das bis dahin völlig unbeachtete mikroskopische Leben in Rußland, im Ural, in Sibirien und in Centralasien am Altai in seiner »Mikrogeologie« 1854 beschrieben.

Der Vortheil, den die Wissenschaft auch aus Humboldt's Asiatischer Reise gezogen hat, ist groß und nachhaltig. Es wurde eine überraschende Menge neuer Forschungen und Thatsachen, neuer Beobachtungen und Ideen gewonnen, die keineswegs dem staatsöconomischen Interesse Rußlands allein zugute kamen. Die bisherigen Anschauungen von der Bodenplastik Innerasiens, den Zügen der Gebirgsketten, den klimatischen und magnetischen Erscheinungen, der Verbreitung der Flora und Fauna, den großen historischen Verkehrsstraßen wurden berichtigt und erweitert, so daß die Gebiete der Physik, Erdkunde und Geschichte wesentliche Bereicherung erfuhren. — Es mag hier auch die berühmt gewordene Voraussage Humboldt's, welche sich in einem Briefe an den Minister Grafen Cancrin vom 15. September 1829 findet, erwähnt werden: »Der Ural ist ein wahres Dorado, und ich bestehe fest darauf (alle analogen Verhältnisse mit Brasilien lassen es mich seit zwei Jahren behaupten), daß noch unter Ihrem Ministerium Demanten in den Gold- und Platinawäschen des Ural werden entdeckt werden. Ich gab der

Kaiserin diese Gewißheit beim Weggehen, und wenn meine Freunde und ich die Entdeckung auch nicht selbst machen, so wird unsere Reise doch dahin wirken, andere lebendig anzuregen.« In den Wäschereien des Grafen Polier bewahrheitete sich die Voraussage schon wenige Tage nachdem sie ausgesprochen worden.

Humboldt stand nach der Heimkehr im 61. Altersjahre. Das Reiseleben war nunmehr beendet. Jetzt beginnen die stillen Jahre unermüdlicher Arbeit in heimischer Studirstube, in denen er die Summe aller seiner Reisen, Studien und Anschauungen zog, wie er sie im »Kosmos« niedergelegt hat.

II. Kleine Mittheilungen.

Die Stückzahl der am letzten Sylvester und Neujahrstage bei den Postanstalten in Berlin aufgelieferten Stadtbriefe (aus Berlin nach Berlin) belief sich auf 384,937; die Stückzahl der gleichartigen Briefe am Sylvester und Neujahrstage 1862/63 betrug 105,898. Es ist mithin in zehn Jahren eine Steigerung um 279,039 Stück oder 263,5 pCt. eingetreten.

Ueber den Weihnachts-Postverkehr im Jahre 1872 bei den Postanstalten in Frankfurt a. M. einschließlich der Postanstalt in Sachsenhausen haben statistische Erhebungen stattgefunden. Danach sind in den Tagen vom 19. bis 25. December bei jenen Postanstalten aufgeliefert: 28,661 Packete (3071 mehr als i. J. 1871), eingegangen von weiterher für Adressaten im Orts- oder Landbestellbezirk: 22,269 Stück (2391 mehr als i. J. 1871), im Transit befördert: 100,846 Stück (9182 mehr als i. J. 1871), insgesammt zur Behandlung gekommen: 151,776 Stück (14,644 mehr als i. J. 1871).

Der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen umfaßte am 1. Januar 1873 die Gebiete von 85 Bahnverwaltungen (51 Deutsche, 34 österreichische) denen sich noch 6 fremdländische angeschlossen haben. Die Bahnen dieser Verwaltungen haben eine Gesammtlänge von 5218,45 Meilen.

Unterricht für den Staatspostdienst in Oesterreich. An der Handels-Akademie in Prag ist am 1. Januar für den Staatspostdienst ein Separatcurs eröffnet worden, in welchem außer den Postvorschriften als obligate Gegenstände noch Geographie, insbesondere in den für das Postwesen sich ergebenden Beziehungen, dann die Englische und Französische Sprache gelehrt werden.

Der Gotthard-Tunnel. Der Schweizer Bundesrath hat im December denjenigen Regierungen, welche an der Subvention Theil nehmen, einen Bericht

über den gegenwärtigen Stand des Unternehmens erstattet. Der in Französischer Sprache verfaßte Bericht giebt zuerst einen Ueberblick über die Gründung der St. Gotthard's-Gesellschaft und die Beschaffung des nöthigen Kapitals, die Vertheilung der Stellungen für den Bau und die Verwaltung, die Arbeiten selbst. Was die letzteren betrifft, so sind die Mittheilungen des Berichts durch bedeutend jüngere der Zeitungen schon überholt. Nach letzteren betrug der Fortschritt der Stollen am 22. December 111 Meter in Göschenen und Airolo zusammen. Die großen Turbinen für die Luftcompressiven werden bei Escher, Wyß u. Co. in Zürich construirt; die Compressiven sind nach einem System von Professor Colladon und werden in den größeren Stücken von jener Fabrik, in den delicateren von der Constructionswerkstätte in Plainpalais bei Genf geliefert. In Genf wurden Versuche mit einer Englisch-Amerikanischen Bohrmaschine angestellt, welche alles bisher Geleistete weit übertroffen hat. Dieselben werden am Gotthard auch in Anwendung kommen. Die Uebernahme des Mont-Cenis-Materials ist definitiv geregelt. Compressiven hat Herr Favre nicht übernehmen müssen. Wie es scheint, fühlen die Gesellschaften, welche den Bahnbetrieb des Mont-Cenis besorgen, in Folge der letzthin stattgefundenen Unfälle, welche der großen Steigung von 22 pr. Mille im Mont-Cenis-Tunnel zugeschrieben werden, das Bedürfniß, die dort vorhandenen Luftcompressiven noch länger zu behalten. Im Gotthard-Tunnel beträgt die größte Steigung nur 5,8 pr. Mille; es ist also ein Steckenbleiben von Zügen in demselben wegen mangelnder Adhäsion wohl nie zu befürchten.

Am 30. September v. J. hatte der Durchbruch der Galerie das Nordende des Tunnels erreicht und der Bundesrath hat deshalb den Beginn der ersten einjährigen Bauperiode des Tunneldurchbruchs auf den 1. October festgesetzt.

Sowohl auf der nördlichen als der südlichen Seite des Tunnels wird beabsichtigt, Bohrmaschinen viel größeren Kalibers als beim Mont-Cenis-Tunnel anzuwenden, zu welchem Zwecke Maschinen von 500 Pferdekräften in Aussicht genommen sind. An der Nordseite wird die Reuß am Eingange des Tunnels durch einen Wasserfall von 28—30 Meter Höhe Turbinen in Bewegung setzen und auf der Südseite werden die Gewässer des Val Tremola wahrscheinlich auch Turbinen zu bedienen haben. Motoren, wie sie der Mont-Cenis erlaubte, sind beim Gotthard nicht anwendbar. Der Unternehmer berechnet, mit einem Kostenaufwande von 2 Millionen bis Juli 1873 seine Einrichtungen herstellen zu können, und vom 1. Januar an sollen auf jeder Seite monatlich 100 Meter durchbohrt werden.

Der Voranschlag für das erste Baujahr ist folgender: 1) Maschinen, Werkzeuge, Einrichtungen jeder Art 2,000,000 Frcs. 2) Tunnelbau. Richtungsstollen bei Airolo 145 Meter à 1500 Frcs. 217,500 Frcs. Durchbohrung von 1800 Metern des Haupttunnels à 2800 Frcs. 5,152,000 Frcs. Ausmauerung nach den im Berichte mit Rücksicht auf das verschiedene Terrain angedeuteten Profilen 1,458,050 Frcs. 3) Allgemeine Verwaltungs- und Studienkosten 178,480 Frcs. Total 9,006,030 Frcs.

Der jetzige Unternehmer hat sich verpflichtet, den Durchbruch binnen acht Jahren zu bewerkstelligen, während seine Concurrenten bedeutend längere Fristen für nöthig hielten. Am 1. October 1880 müßte also das Riesenwerk vollendet sein.

Belgische Postkarten. In Nr. 1 des Postarchivs haben wir die Verfügung über Einführung der Postkarten mit bezahlter Rückantwort auszüg-

lich mitgetheilt. Jetzt ist dazu eine Instruction von der Belgischen obersten Postbehörde erlassen worden, welche von dem Princip ausgeht, die Benutzung dieses neuen Correspondenzmittels dem Publicum nach Thunlichkeit zu erleichtern. Der Correspondent kann das Formular für die Rückantwort (réponse) auch zu solchen Mittheilungen verwenden, welche nicht als eine directe Antwort auf diejenige Correspondenzkarte (demande) anzusehen ist, von der das Formular abgetrennt wurde. Wenn der Absender versehentlich den Raum der »réponse« zu seinen Mittheilungen benutzt hat, soll der Stempel (Freimarke) der »demande« unentwerthet gelassen werden, damit der Adressat das Formular gleichwohl abzusenden im Stande ist. In letzterem Falle wird das Fehlen des Rückantwortsformulars von den Postbeamten durch einen Vermerk auf der »demande« erläutert. Auch wenn der Absender außer dem Raume der »demande« noch einen Theil der »réponse« beschrieben hat, darf doch die Entwerthung des Freimarkenstempels der letzteren erst bei der Aufgabe der Rückantwortkarte erfolgen. Dagegen ist die dreimalige Benutzung einer Doppelkarte unzulässig, letztere in solchem Falle vielmehr mit der Taxe für unfrankirte Briefe zu belegen, da die Karte mit Rückantwort nur gültig bleibt für einmalige Hin- und einmalige Zurücksendung. Ebenso unterliegen Postkarten, deren »demande« für den Rückweg benutzt ist, obwohl dieselbe Karte bereits einmal verwendet war, der Portozahlung.

Auf die Wünsche des ländlichen Publicums soll von den Landbriefträgern besondere Rücksicht genommen werden. Die letzteren haben auf Verlangen fünf Minuten lang auf Mitgabe der Antwort zu warten und die letztere an die Postanstalt zu überbringen. In den Städten hat man, wohl mit Recht, eine solche Erleichterung nicht zugestanden.

Ueber den Briefverkehr vermittelst Doppel-Correspondenzkarten soll eine genaue Statistik geführt werden.

Der Post- und Passagier-Transport zwischen Ostende und Dover wird bekanntlich durch Belgische Regierungsdampfer vermittelt. Mit diesen Dampfern erhalten außer der Briefpost täglich durch etwa 20 große Säcke in jeder Richtung auch die Päckereisendungen Beförderung, welche von der (1849 gegründeten) Continental Daily Parcels Express Agency zwischen dem Continent und dem Vereinigten Königreiche vermittelt werden. Der Packetdienst ist ein sehr beträchtlicher. Im Monat September 1872 wurden beispielsweise 13,576 Colli mit den Dampfern zwischen Ostende und Dover versandt; die Fracht, welche dafür von der Continental-Packet-Agentur in London an die Belgische Regierung gezahlt werden mußte, beläuft sich auf 14,658 Frcs.; im Durchschnitt sind jährlich über 200,000 Frcs. Transportgebühren von der Agentur zu zahlen.

In London wird gegenwärtig eine neue Telegraphen-Compagnie: The Globe Telegraph Company, errichtet, welche den Betrieb auf den sämmtlichen transatlantischen Linien concentriren will und daher nicht nur die Linien nach Amerika und Indien, welche bisher von der Britischen Regierung nicht erworben sind, sondern auch das neu anzulegende Brasilische Kabel anzukaufen beabsichtigt.

Briefe von unsern Antipoden. Für das Wachsthum der directen Postverbindungen Deutschlands ist die Thatsache bezeichnend, daß am 1. Januar 1873 in Cöln ein geschlossenes Briefpacket von den Viti- oder Fidschi-Inseln eingetroffen ist. Dasselbe war an den Chief-Postmaster, Germany adressirt und in Levuca, einer Hafenstadt der Fidschi-Inseln, zur Post gegeben. Es enthielt, nebst einer vom 1. October 1872 ausgestellten Briefkarte, zwei Briefe und zwei Sendungen unter Band, welche an Deutsche Handelsfirmen gerichtet waren.

III. Literatur des Verkehrswesens.

Dr. G. Stürmer, Geschichte der Eisenbahnen. Entwickelung und jetzige Gestaltung sämmtlicher Eisenbahnnetze der Erde. Bromberg 1872. Oct. 247 S.

Wenige Jahrzehnte sind verflossen, seit am 27. September 1825 die erste Eisenbahn (zwischen Stockton und Darlington) dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde, und bereits hat das neue Verkehrsmittel in allen Welttheilen eine täglich steigende Anwendung erlangt. Im Norden von Europa und Amerika reichen die Schienenstränge bis nahe an die Polargrenze; Asien, Afrika und selbst Australien erschließen sich ihnen in rascher Folge. Die Länge sämmtlicher Eisenbahnen der Erde erreicht fast eine Viertelmillion Kilometer, auf denen sich täglich nach annähernder Schätzung drei Millionen Menschen und dreißig Millionen Centner Güter bewegen. Ueber 50,000 Locomotiven und eine Million Wagen dienen diesem Verkehr; das Anlagekapital für den Eisenbahnbetrieb erreicht die ungeheure Summe von 12,000 Millionen Thalern.

Diese riesenhafte Entwickelung, deren Umfang schon jetzt die gewaltigsten Leistungen aller früheren Industrie weit hinter sich zurückläßt, ist durchaus modernen Ursprungs. Ist auch der Gedanke, schwerbeladenen Fahrzeugen durch feste Geleise die Bewegung zu erleichtern, dem Alterthum nicht unbekannt gewesen, läßt sich unsere jetzige Eisenschiene auf die Holzbahn zurückführen, der man sich bereits im mittelalterlichen Bergbau zum Transporte der mit Erz beladenen Karren bediente, so gehört doch die Verwendung der Dampfkraft zur Beförderung der auf diesen Schienen sich bewegenden Wagen durchaus dem neunzehnten Jahrhundert an. Wenige Vorstufen waren vorangegangen, als Robert Stephenson den entscheidenden Griff that; die Maschine »the Rocket«, mit welcher er bei der von Englischen Industriellen ausgeschriebenen Concurrenz am 6. October 1829 den Preis gewann, ist das Modell für unsere heutigen Locomotiven geworden, welche bei zahlreichen Vervollkommnungen des Einzelnen doch noch gegenwärtig wesentlich auf dem Grundgedanken von Stephenson's genialer Erfindung beruhen. Aber wenn dem Eisenbahnwesen hiernach Beziehungen zu den Verkehrseinrichtungen früherer Zeiten fast gänzlich fehlen, so wird dies durch die unvergleichliche Intensivität seiner Wirkungen nahezu aufgewogen. Nicht bloß dem Gewerbefleiß und dem Handel der Nationen schreibt das Schienennetz eiserne Bahnen der ferneren Entwickelung vor: das gesammte wirthschaftliche Leben der Gegenwart steht unter dem Einflusse der Eisenbahnen und geht durch dieselben einer Umgestaltung entgegen, deren Charakter täglich deutlicher hervortritt, und deren Folgen sich auch auf

geistig-sittlichem Gebiete bereits nach allen Richtungen hin fühlbar machen. Trotz der kurzen Dauer seines Bestehens muß dem Eisenbahnwesen unter den treibenden Kräften unserer gegenwärtigen Cultur eine der hervorragendsten Stellen eingeräumt werden. Der Geschichtschreiber der Eisenbahnen wird, wenn er wirklich Geschichte schreiben will, vor die schwere aber lohnende Aufgabe gestellt, den Zusammenhang dieses Verkehrsinstituts mit der modernen Culturentwickelung zu beleuchten und in den wesentlichsten Formen seiner Erscheinung zu veranschaulichen.

Die vorliegende Schrift läßt diese Seite der Aufgabe gänzlich unberührt. Sie beschränkt sich darauf, die Entstehung und die gegenwärtige Gestalt des Eisenbahnnetzes der Erde zu schildern, indem sie die Bahnanlagen sämmtlicher Staaten durch Aufzählung der einzelnen Bahnsysteme und durch chronologische Uebersichten in tabellarischer Form vorführt. Auch die kurze Einleitung, in welcher der Verfasser einige Hauptmomente der technischen Ausbildung der Schienenwege und der Locomotive zusammengestellt hat, reicht nicht hin, um die Bezeichnung seines Werkes zu rechtfertigen; dasselbe ist keine Geschichte der Eisenbahnen, sondern gehört durchaus der Statistik an, einem Zweige der Eisenbahnliteratur, der sich, begünstigt durch reichhaltige amtliche Publicationen, einer vergleichsweise regen Pflege erfreut. Von diesem Gesichtspunkte betrachtet, erweist sich die Arbeit als nützlich und dankenswerth; sie führt das in den weitschichtigen und schwer zugänglichen Statistiken der einzelnen Staaten, sowie in den Eisenbahnjournalen zerstreute Material in übersichtlicher und zweckentsprechender Ordnung vor, und gewährt in gedrängter Kürze nicht nur für jedes Land, sondern für die gesammte Erde ein klares Bild des Fortschreitens und des jetzigen Bestandes der Schienenverbindungen, wobei meistentheils die Industriebahnen, sowie auch die Pferdeeisenbahnen mit aufgeführt werden. Freilich ist diese Uebersichtlichkeit wesentlich dadurch bedingt, daß der Verfasser ausschließlich die Errichtungszeit und die Ausdehnung der Bahnen ins Auge gefaßt hat. Die finanziellen und die Verkehrsverhältnisse dagegen sind fast gänzlich unberücksichtigt geblieben; nur die kurzen Vorbemerkungen, welche die tabellarischen und chronologischen Uebersichten des Eisenbahnwesens der einzelnen Länder eröffnen, enthalten einige Notizen, die selbstverständlich den Gegenstand nicht annähernd zu erschöpfen vermögen. Auch ist, wenige Ausnahmen abgerechnet, die Angabe unterblieben, welche Bahnen sich im Eigenthum des Staates oder unter Staatsverwaltung befinden, und welche Privateigenthum sind, was um so mehr zu bedauern ist, als eine umfassende Statistik des Verhältnisses der Staats- und der Privatbahnen gerade gegenwärtig, wo die bisherigen Anschauungen über den Betrieb der großen Verkehrsinstitute durch den Staat an vielen Orten einer durchgreifenden Umwandlung entgegengehen, von besonderem Interesse gewesen sein würde.

Der Schlußtabelle des Buches entnehmen wir, daß die Bahnlänge des gesammten Schienennetzes der Erde sich Ende 1871 auf 233,988 Kilometer belief, von denen auf Europa 111,909, Asien 8533, Afrika 1773, Amerika 109,961 (darunter auf die Vereinigten Staaten allein 100,818 Kilometer), und auf Australien 1812 Kilometer entfielen.

Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Katzler.

Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Deutsches Postarchiv.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 4. Berlin, Februar. 1873.

I. Actenstücke und Aufsätze.

10. Der Postarmen- und Unterstützungsfonds der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

Von Herrn Postrath Wittko in Hannover.

I.

Die Entstehungs- und Entwickelungsgeschichte der Postarmenkasse, jenes umfassenden Wohlthätigkeitsinstituts der Postverwaltung, dessen hauptsächlichste Bestimmung dahin geht, den Angehörigen der Verwaltung bz. deren Hinterbliebenen da, wo gesetzliche Ansprüche fehlen, durch Gewährung von Pensionen oder Unterstützungen u. s. w. zu Hülfe zu kommen, und mit dessen Mitteln im Laufe der Jahre tausend und aber tausend Greise, Wittwen und Waisen gegen die schlimmsten Entbehrungen geschützt worden sind, ist in den weiteren Kreisen selbst des Postbeamtenthums nur wenig bekannt.

Eine actenmäßige Darstellung der Entwickelung dieses Instituts von seiner Begründung bis auf den heutigen Tag dürfte unter den Herren Postbeamten manchen aufmerksamen Leser finden.

Die Entstehung der Preußischen Postarmenkasse datirt aus dem Jahre 1713. Der geistige Urheber des Instituts ist der auch um andere Zweige des Postverwaltungsdienstes — insbesondere durch die Ausarbeitung der Postordnung von 1712, die Einführung des Extrapostdienstes u. s. w. — hochverdiente Geheime Postrath Grabe († 1732). Derselbe legte bereits im Frühjahr 1711 den Plan wegen Errichtung einer Postarmenkasse vor. Auf der Basis seiner Vorschläge erging unterm 6. Januar 1713 das Allerhöchst vollzogene Rescript »An den würkl. Geheimen Etats-Raht und General-Postmeister von Kameke wegen anrichtung einer Armen-Kasse vor die abgedankte, alte, und gebrechlich gewordene Postilions«. Dasselbe lautet:

»Von Gottes gnaden Friderich König in Preußen u. s. w. Unseren gnädigen gruß zuvor, Edler Raht und lieber getreuer; Nachdem Verschiedene Postilions seind, welche theils alters und schwachheit halber, theils wegen des bei der Post erlittenen schadens an ihren Leibern und Pferden ihre Postdienste quitiren müssen, und dadurch in große Dürftigkeit, ja einige an den Bettelstab gerathen, andere aber aus schrecken davor, ob Sie gleich zu denen Postdiensten alters oder durch das nachtfahren geschwächten gesichts wegen, untüchtig seind, selbige nicht quitiren wollen, dahero es dan kommt, daß die Dienste schlecht Versehen werden, Wir es aber Vor eine gewißenssache halten, dergleichen Leuthe nach Vieljährigen Diensten und ausgestandener arbeith aus dem Brodt zu stoßen; Alß haben Wir allergnädigst resolviret, daß eine Armen-Casse Vor besagte Postilions errichtet, und ein jeder Von Ihnen quartaliter 1 gr., Von denen übrigen Ober- und Nieder-Postbedienten aber, wan Sie über 100 biß 200 Thrl. Besoldung und antheil haben, ein halbes, da aber ihre Besoldung und antheil 200 Thrl. übersteigen, 1 gantz pro Cent jährlich zahlen sollen, jedoch daß dasjenige, was über die runde Zahl von 100 Thrl. überschießet, dabey nicht mitgerechnet werde, und wird man aus dergleichen Beytrag, dessen sich hoffendtlich niemand entziehen wird, ohne Abgang unserer Postcasse nicht nur die abgedankte alte und gebrechlich gewordene Postilions mit einem nohtdürfftigen unterhalt, nemlich einen unverheyrahteten mit 25 Thrl., einen verheyrahteten aber mit 35 Thrl. jährlich versehen, sondern auch die unvermögende Postilions, welche bishero nicht abdanken wollen, ohne gewißens Scrupel zu Quitirung ihrer Station anhalten können; Wonach Ihr Euch gehorsamst zu achten, und deshalb gehörige Vorsehung zu thun habt. Seind Euch mit gnaden gewogen, Geben Cölln an der Spree, den 6. January 1713.

Friederich.

Das General-Postamt ging sofort mit voller Energie und lebhaftem Interesse an die Ausführung des Allerhöchsten Erlasses. Dieses Interesse hat die oberste Postbehörde dem Institut der Postarmenkasse ununterbrochen bewahrt, und — das Studium der einschlägigen Acten lehrt es — der vom Geiste ächter Humanität getragenen Sorgfalt, der Unparteilichkeit und Gewissenhaftigkeit, mit der die Postarmenkassen-Angelegenheiten vom Anfang an und zu jeder Zeit behandelt worden sind, ist hauptsächlich die segensreiche Entwickelung des Instituts zu verdanken.

Alsbald nach Emanirung des Allerhöchsten Erlasses vom 6. Januar 1713 erließ das General-Postamt an die Postämter eine genaue Instruction wegen Erhebung und Abführung der Postarmenkassen-Abträge an den mit der Verwaltung der Kasse beauftragten Beamten in Berlin. In dem bezüglichen Rescript ist die Hoffnung ausgesprochen, »daß, da der Beitrag gar gering gesetzt, und zu einem so christlichen Werk destinirt sei, ein jeder Beitragspflichtige sich der Anordnung in willigem Gehorsam conformiren werde. Es werden aber diejenigen, welche sich dennoch darunter säumig bezeigen sollten, ihnen selbst zu imputiren haben, wenn das General-Postamt, um diese Armenkasse in guter Richtigkeit zu halten, die säumige zu Erlegung des dupli condemniren und anhalten wird«. Ungeachtet dieser Mahnungen fand die neue Einrichtung, wie es öfter zu geschehen pflegt, bei Manchen Anfangs nicht besonderen Anklang.

Viele Postämter ließen sich bei Abführung der Abträge wiederholt Unregelmäßigkeiten zu Schulden kommen. Das General-Postamt droht mit »sehr unangenehmen Verfügungen«, und als auch dieses bei manchen Stellen nichts hilft, ergehen dann an die Säumigen Erlasse, die in der That an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig lassen. Allmählich gehen auch die Abträge regelmäßiger ein.

Die Einnahmen der Postarmenkasse hatte der Geheime Postrath Grabe bei der Errichtung auf etwa 400 Thlr. jährlich veranschlagt. Diese Summe reichte anfangs nicht allein zur Erfüllung des fundationsmäßigen Zweckes, Unterstützung der invaliden Postillone, aus; es konnten daraus auch noch einzelnen Postillons-Wittwen mäßige Beihülfen gewährt werden.

Nach und nach ging das General-Postamt sogar dazu über, auch invaliden Unterbeamten, und ausnahmsweise selbst Beamten, bz. deren Hinterbliebenen, aus der Postarmenkasse Gnadenpensionen und Unterstützungen anzuweisen.

Mit der zunehmenden Erweiterung der Postcourse stieg indessen schnell die Zahl der Postillone, und somit auch die der Unterstützungsbedürftigen. Die Mittel der Postarmenkasse reichten nicht aus, und das General-Postamt mußte darauf bedacht sein, der Kasse neue Einnahmequellen zu eröffnen.

In dieser Hinsicht wurde zunächst bestimmt, daß der Erlös aus dem Verkaufe der unbestellbar zurückgekommenen Packete, sowie derjenigen Passagier-Effecten, welche in den Postwagen oder Passagierstuben zurückgeblieben waren, und deren Besitzer nicht ausgemittelt werden konnten, der Postarmenkasse zugeführt werden sollte.

Des Weiteren wurden der Postarmenkasse als Einnahme die bis dahin zur Postkasse berechneten Strafbeträge zugewiesen, welche von den Rendanten und Kassirern für die zu ihrem eigenen Nachtheile begangenen Rechnungsfehler mit $\frac{1}{4}$, und allgemein von sämmtlichen Beamten für die zum Nachtheile der Kasse vorgekommenen Rechnungsfehler, soweit dieselben den Betrag von 10 Thlrn. überstiegen, mit der Hälfte der Rechnungsdifferenz erhoben wurden.

Aber auch diese neuen Einnahmequellen, die an sich nicht erheblich sein konnten, erwiesen sich zur Befriedigung des Bedarfs, namentlich als die Postanstalten in Schlesien und Westpreußen dem Preußischen Postverwaltungsgebiete hinzutraten, nicht als ausreichend; und es blieb nur übrig, vom Jahre 1773 ab den Abtrag sämmtlicher Postmeister, Postschreiber, Postwärter, Schirrmeister, Briefträger, Wagenmeister, Postlandreiter, Postboten, ohne Rücksicht auf die Höhe des Diensteinkommens, allgemein auf 1 pCt. von den Besoldungen und Antheilen festzusetzen.

Sodann wurde im nächstfolgenden Jahre »zur Aufrechthaltung des heilsamen Instituti der Postarmenkasse noch für nöthig gefunden, hinsichtlich des Beitrags der Posthalter und Postillons ein anderes sicheres principium regulativum dergestalt festzusetzen, daß von denselben künftig, statt der bisherigen 4 Gr. jährlich, der Beitrag mit ½ pCt von ihrem etatsmäßigen Tractament entrichtet werden sollte«. Durch diese Maßnahmen wurden die Einnahmen wesentlich erhöht, und die Postarmenkasse — damals allgemein Postillons-Armenkasse genannt — kam wieder in eine bessere Lage.

Eine weitere Aufbesserung erfuhr die Postillons-Armenkasse im Sommer 1786, indem derselben von diesem Termine ab als »ein dauerndes Beihülfsquantum zur Verstärkung ihres Fonds« ein Zuschuß von jährlich 110 Thlrn. aus den Ueberschüssen der Poststrafkasse zugewiesen wurde. Ueber die Entstehung dieser letzteren Kasse, welche späterhin mit der Postarmenkasse pure vereinigt wurde, ist hier Folgendes anzuführen.

Die Poststrafkasse ist bereits im Jahre 1704 durch Decret des damaligen General-Postmeisters Grafen von Wartenberg, errichtet worden.

»Nachdem bey dem Königl. General-Erb-Post-Ambt« — so lautet der Eingang des bezüglichen Decrets — »eine Zeit hero viele Postilions Supplicando einkommen, und umbt Zulage wegen umbgefallener Pferde angehalten, die Post-Casse aber mit den ordinar Außgaben, so zur unterhaltung des Postwesens und bezahlung der Postilionen ordinar Besoldung gewidmet sein, genug zu thun, zu extraordinar Außgaben aber keine Einnahmen hat; Alß ist für guth befunden, zu dergleichen Außgaben, eine besondere Casse aufzurichten, worzu nicht allein die einkommende Strafgelder von versäumbten stunden employiret werden, sondern auch ein Jeder Postilion von der fahrenden Post 1 Thrl. und einer von der reitenden 12 gr. Jährlich zu dieser Casse zutragen, und sich von der Besoldung allomahl abziehen lassen sollen«. Aus dieser Kasse sollten den Postillons, »wann sie von ihren Vorgesetzten Postmeistern und andern glaubwürdigen Personen, gültige Gezeugnüße und attesta beybringen, daß ohne ihre schuldt und negligentz ihnen Pferde umbgefallen«, für jedes gefallene Pferd Entschädigungen von 10—15 Thlrn. gezahlt werden.

Mit Rücksicht auf diesen Zweck wurde die gedachte Kasse in der ersten Zeit häufig als »Pferdekasse« bezeichnet. Im Jahre 1712 bestätigte König Friedrich I. die Einrichtung ausdrücklich, und bestimmte gleichzeitig, daß zur Poststrafkasse auch die sonstigen Poststrafgelder verrechnet, und daraus »die verarmte Postilions, deren Wittwen, und andere, so etwa bey der Post zu schaden gekommen oder verunglücket, soulagirt werden sollten«.

Die Beiträge der Postillone zu der Poststraf- oder Pferdekasse scheinen bald nach der im Jahre 1713 erfolgten Errichtung der Postarmenkasse in Wegfall gekommen zu sein. Uebrigens wurden die Einnahmen der Poststrafkasse längere Zeit hindurch zur Bestreitung der verschiedenartigsten extraordinairen Ausgaben verwendet, mit welchen man die Postkasse nicht belasten wollte.

Im Jahre 1720 schreibt König Friedrich Wilhelm I. an den Rand eines Berichts, in welchem beiläufig von den Poststrafen die Rede ist: »wo zu werden die Post straffen gewitmet, und wie viel importiren Preter Propter? F. W.«.

Der General-Postmeister von Goerne berichtet darauf: »Diese Straffen werden meistens darauf verwendet, wenn etwaß auf denen Posten verunglückt oder

weggekommen und man den schuldigen nicht aufzufinden weiß, oder wenn ein Postilion, welcher sonst treu und fleißig ist, mit denen Pferden dergestalt verunglückt, daß er sich gar nicht mehr helfen kann, oder endlich wenn neue Postcourse eingerichtet und dazu extra Reisen und Untersuchungskosten verordnet werden. Eingekommen sind vom 1. Januar 1719 bis 31. Dezember 1720, also in zwei Jahren, 546 Thrl. 23 gr., so meist daher rühren, wenn die Postilions ihre Stunden nicht richtig Innehalten, oder sonsten Chartirereyen mit Brieffen entdeckt werden«. (Die Postcontraventionsstrafen waren zu jener Zeit hoch; nach dem Fuhredikt vom 3. April 1710 mindestens 10—12 Thlr. in jedem einzelnen Falle.)

Allmählich bildete sich die regelmäßige Verwendung der Einnahmen der Poststrafkasse dahin aus, daß daraus zunächst die Besoldungen des bei der Kasse angestellten Personals (eines Rendanten und späterhin auch eines Controleurs), welchem zugleich auch die Führung der Geschäfte der Postarmenkasse übertragen war, sowie die bei beiden Kassen entstehenden Kosten für Büreaumaterialien u. s. w. bestritten wurden, so daß für die Verwaltung der Postarmenkasse keine besonderen Aufwendungen nöthig waren. Sodann wurde ein erheblicher Betrag der Einnahmen der Poststrafkasse durch die Zahlung der vorgeschriebenen Denunciantenantheile für die Entdeckung und Anzeige von Postcontraventionsfällen, sowie der durch die gerichtliche Verfolgung jener Fälle entstehenden Kosten absorbirt. Ferner gelangten auf die Poststrafkasse die Kurkosten und Unterstützungen für im Dienst verunglückte Postillone, Schirrmeister und Passagiere zur Anweisung. Der unerhebliche Restbetrag der Einnahme diente hauptsächlich zur Gewährung mäßiger Pensionen an dürftige Beamtenwittwen.

Vom Jahre 1778 ab wurde auch die Einnahme an Calculaturdefecten aus der Revision der Postkarten zur Poststrafkasse verrechnet, gleichzeitig jedoch bestimmt, daß der in Folge dieser Mehreinnahme zu erwartende Ueberschuß der Poststrafkasse alljährlich an die General-Postkasse abgeführt werden sollte.

Nach dieser Darlegung des Entwickelungsganges der Poststrafkasse, auf welche weiterhin noch wiederholentlich zurückzukommen sein wird, wenden wir uns wieder zur Postarmenkasse.

Für diese Kasse wurde im Jahre 1773 durch die Fürsorge des General-Postamts der Grund zur Ansammlung eines Kapitalvermögens gelegt. Das alte, baufällig gewordene Posthaus in Stolp in Pommern war für den Betrag von 886 Thlrn. verkauft worden. Der damalige General-Postmeister von Derschau entschied kraft eigner Machtvollkommenheit, daß »dieses Capital nirgends besser employiret werden könnte, als daß es der ohnedies schlecht dotirten Postillionarmenkasse zu einem ewigen Fonds angewiesen würde, dessen Interessen bei besagter Casse zu dem erheischenden Behufe gehörig berechnet werden sollten.« Das Capital wurde zunächst bei der Preußischen Bank gegen 2 Procent Zinsen deponirt; dasselbe geschah mit den aus den erhöhten laufenden Einnahmen der Kasse sich ergebenden Ueberschüssen. Bis zum Jahre 1779 hatte das Depositum bei der Bank die Höhe von 1500 Thlrn. erreicht. Für dieses Capital wurde ein auf den gleichen Betrag lautender, vierprocentiger Pfandschein der Kur- und Neumärkischen General-Ritterschaftsdirection erworben. In den folgenden Jahren stieg das Capitalvermögen der Postarmenkasse ziemlich schnell, theils durch die Capitalisirung der jährlichen Ueberschüsse, theils durch extraordinaire Zuwendungen seitens des General-Postamts bz. einzelner Postbeamten. So überwies das General-Postamt

im Jahre 1786 der Postillons-Armenkasse zur Verstärkung ihres Fonds einen Betrag von 606 Thlrn. 22 Sgr. als »Erlös aus dem Verkauf der im vorigen Jahre zwischen Arendsee und Lenzen auf der ordinairen Post zu Schaden gekommenen, zur Fallitmasse des dänischen Juden Delbanco gehörigen, von den Creditoren besagter Masse aber abandonirten Uhren und Schnallen.« Von Zuwendungen aus dem Kreise der Postbeamten sind besonders zu erwähnen ein Geschenk des Kriegsraths und Postmeisters de Weiler in Wesel im Betrage von 100 Thlrn. (1786), und ein Vermächtniß des Geheimen Postraths und Hofpostmeisters Scheele aus dem ihm zustehenden Antheil an Zeitungsgeldern des Ober-Postamts in Stolzenberg im Betrage von 770 Thlrn.

Im Jahre 1795 betrug das Capitalvermögen der Postarmenkasse 4500 Thlr.; und zwar 1500 Thlr. in Kur- und Neumärkischen, 1300 Thlr. in Westpreußischen Pfandbriefen, 600 Thlr. und bz. 400 Thlr. in Obligationen der Seehandlungs-Societät und bz. der Preußischen Bank, 700 Thlr. in Hypotheken-Instrumenten. Der Zinsertrag belief sich auf 169 Thlr., etwa $3\frac{3}{4}$ Prozent des Gesammt-Capitals.

In dem genannten Jahre wurde der Postarmenkasse auf Antrag des General-Postamts durch Allerhöchste Ordre ein Zuschuß von jährlich 400 Thlrn. aus der General-Postkasse zugewiesen, damit den Gnadenbewilligungen an die Wittwen von Postunterbedienten und Postillonen eine weitere Ausdehnung gegeben werden könnte, als bisher.

Die Jahresrechnung der Postarmenkasse für die Zeit vom 1. Juli 1795 bis ultimo Juni 1796 — es ist dies die älteste vollständig erhaltene Rechnung, — weist eine Gesammteinnahme von 4280 Thlrn. nach, und zwar:

I.	Bestand aus der vorjährigen Rechnung	552 Thlr.
II.	Rückständige Beiträge der Postämter..................	60 »
III.	Jahresbeiträge der Beamten, Unterbeamten, Posthalter und Postillone..................................	2961 »
IV.	Strafbeträge der Postämter für begangene Rechnungsfehler	21 »
V.	Zuschuß aus anderen Kassen........................... (400 Thlr. aus der General-Postkasse, 110 Thlr. aus der Post-Strafkasse)	510 »
VI.	Zinsen vom Capitalvermögen	169 »
VII.	Extraordinaire Einnahme (Erlös aus dem Verkauf unbestellbarer Gegenstände und sonstige zufällige Einnahmen) ..	7 »

Die Ausgaben bestehen in:

I.	Nachgezahlten Pensionen für 1794/95	37 »
II.	Pensionen für dürftige Postmeister, Postsecretaire und Posthalter	227 »
III.	Pensionen für 41 Wittwen von Postbedienten	1258 »
IV.	Gnadengehalte für 132 invalide Postillone, auch einige Schirrmeister und Boten	1502 »
V.	extraordinaire Gnadengehalte, Gratificationen und sonstige außerordentliche Ausgaben	900 »

Es verbleiben im Bestande 371 Thlr.

In dem zehnjährigen Zeitraum von 1795 bis 1805 stieg das Capitalvermögen der Postarmenkasse von 4500 Thlrn. auf 6400 Thlrn. (Zinsbetrag

256 Thlr., rund 4 Procent des Capitals); die Jahreseinnahme von 4280 Thlrn. auf 10,211 Thlr. Diese bedeutende Steigerung der Einnahme beruhte hauptsächlich auf den beiden Titeln: »Beiträge der Beamten ꝛc.« und »Zuschüsse aus anderen Kassen.«

Im Jahre 1799 hatte nämlich das General-Postamt angeordnet, daß auch von den bis dahin abtragsfreien Adjutis der Postmeister für Unterhaltung von Privat-Postschreibern und Privatunterbeamten ein Beitrag von 1 Procent zur Postarmenkasse entrichtet werden sollte.

In Folge dieser Maßnahme, sowie ferner der dauernden Vermehrung des Beamtenpersonals, der weiteren Ausdehnung der Postcourse namentlich in den neu erworbenen Polnischen Landestheilen, und der Erhöhung der Postfuhrvergütungen erreichten die Postarmenkassen-Abträge der Beamten, Unterbeamten und Posthalter, welche im Jahre 1795 nur 2961 Thlr. betragen hatten, im Jahre 1805 die Höhe von 4958 Thlrn. Anlangend aber die Zuschüsse aus anderen Kassen, so wurde im Jahre 1805 der Zuschuß aus der General-Postkasse, zufolge eines abermaligen Antrages des General-Postamts, durch Allerhöchste Ordre von 400 Thlrn. auf 1800 Thlr. jährlich, und gleichzeitig der Zuschuß aus der Poststrafkasse von 110 Thlrn. auf 1200 Thlr. jährlich erhöht.

Unter den übrigen Einnahmen der Postarmenkasse pro 1805 sind beim Extraordinarium noch 373 Thlr. unaufgeklärte Plusbeträge aus der Rechnung des Postamts in Cleve für das Jahr 1795 zu erwähnen.

In Ausgabe erscheinen an Pensionen für 383 Personen 7686 Thlr., an extraordinairen Unterstützungen 1097 Thlr. Im Bestande verbleiben 1406 Thlr.

Für denselben Zeitraum (1805) liefert die Jahresrechnung der Poststrafkasse die folgenden Ergebnisse:

I. Einnahmen:

a) an Postversäumnißstrafen	774 Thlr.
b) an Postcontraventions- und an Ordnungsstrafen	1622 »
c) an Calculaturdefecten aus der Revision der Postkarten ꝛc.	3207 »
Summa	5603 Thlr.

II. Ausgaben:

a) an Gerichtskosten, Denunciantenantheilen, Kurkosten u. s. w.	645 Thlr.
b) an Zuschuß zur Postarmenkasse	1200 »
c) an Besoldungen des Rendanten u. s. w.	647 »
d) an Pensionen für 14 Beamtenwittwen	628 »
Summa	3120 Thlr.

Es verblieb mithin ein Ueberschuß von 2483 Thlrn., welcher an die General-Postkasse abgeführt wurde.

In Folge der im Jahre 1806 eingetretenen politischen Verhältnisse gingen von da ab die Einnahmen der Postarmenkasse erheblich zurück. Während in der Rechnung pro 1805 215 Postämter als beitragspflichtig aufgeführt sind, und eine Einnahme von 4958 Thlrn. liefern, erscheinen in der Rechnung pro 1. Juli 1812 bis ultimo Juni 1813 nur die Beiträge von 129 Postämtern mit 3029 Thlrn. Viele Postämter bleiben Jahre hindurch mit ihren Abträgen im Rückstande. Die Zinsen von dem Capitalvermögen der Kasse gehen zum

größten Theil nicht ein. Die Poststrafkasse ist außer Stande, den ordnungsmäßigen Zuschuß von 1200 Thlrn. abzuliefern; die Postarmenkasse muß sich mit dem Betrage von 500 Thlrn. begnügen. Unter solchen Umständen erreicht die Gesammt-Einnahme pro 1812/13 nur die Höhe von 6317 Thlrn. Die Zahl der Pensionsempfänger beläuft sich auf 219, gegen 383 im Jahre 1805. Die Kasse schließt mit einem Zuschuß von 46 Thlrn. ab.

Sofort nach Beendigung der Kriegsjahre gestaltete sich die Lage der Postarmenkasse wieder günstiger. Das General-Postamt ließ es sich angelegen sein, die Beitragspflicht zum Postarmenfonds unverweilt auf sämmtliche Postämter in den neu hinzugetretenen Landestheilen auszudehnen. In Folge dessen liefert bereits das Jahr 1816 einen Ueberschuß von gegen 1000 Thlr. Durch die Capitalisirung der Ueberschüsse von 1816—1819 ist das Vermögen der Kasse im Jahre 1820 auf 14,500 Thlr. Nominalwerth gestiegen. (Zinsertrag 573 Thlr.) Die etatsmäßige Jahreseinnahme pro 1820 beläuft sich auf 13,119 Thlr., darunter 8852 Thlr. Beitrag von 257 Postämtern, 174 Thlr. Strafantheile für die bei den Postämtern vorgekommenen Rechnungsfehler, 219 Thlr. extraordinaire Einnahmen. Unter dieser letzteren Summe befindet sich ein der Postarmenkasse von dem Regierungsrath von Reisewitz in Breslau lediglich aus Humanitätsinteresse dargebotenes Geschenk von 170 Thlrn. als Ertrag aus dem Verlage von Büchern und Musikalien. — Die Zahl der Pensionsempfänger stellt sich pro 1820 auf 567 (mehr als die doppelte Zahl gegen 1813), darunter 196 Wittwen, 63 invalide Beamte und Unterbeamte, 308 invalide Postillone.

Um diese Zeit hatte das General-Postamt einen harten Kampf mit der seit 1817 errichteten General-Controle der Finanzen zu bestehen, welcher die Prüfung und Mitvollziehung der beim General-Postamte ausgearbeiteten Etats der Postarmenkasse oblag. Die General-Controle fand, daß der seither aus der General-Postkasse zur Postarmenkasse geleistete Zuschuß von jährlich 1800 Thlrn. bei dem günstigen Stande der letzteren Kasse, welche alljährlich Ueberschüsse erzielte und dieselben zur Vermehrung ihres Capitalvermögens verwendete, mit Rücksicht auf das Staatsinteresse ferner nicht passiren dürfte. Gleichzeitig verlangte die General-Controle, daß, — da die bisher von dem General-Postmeister ausgeübte Disposition über den Postarmenfonds eigentlich nur auf einem herkömmlichen Verfahren beruhte, dies aber den veränderten Zeitanschauungen nicht mehr entspräche, — über die Befugnisse des General-Postmeisters hinsichtlich der Bewilligungen aus jenem Fonds bestimmte, in jedem Falle bindende Normen vereinbart werden sollten. Nach längerem Hin- und Herschreiben, wobei das General-Postamt unter Anderm auch »im Namen der Unglücklichen und Bedürftigen, welchen die Postarmenkasse eine Erleichterung ihres Schicksals zu gewähren bestimmt sei«, an die Humanität der General-Controle appellirte, erklärte sich das General-Postamt damit einverstanden, daß der vorgedachte Zuschuß aus der General-Postkasse der Postarmenkasse nur in soweit zugeführt werden sollte, »als ein wirkliches Bedürfniß dazu vorliegen würde.« (Das Bedürfniß ist stets im vollen Umfange geltend gemacht, und der Zuschuß ist in Wirklichkeit niemals geschmälert worden.)

In Betreff des zweiten, von der General-Controle zur Sprache gebrachten Punktes aber wandte sich der damalige General-Postmeister von Seegebarth an den Staatskanzler Fürsten von Hardenberg und erwirkte von demselben durch eindringliche Darlegung der Unzuträglichkeiten, zu welchen ein Eingehen auf das

Verlangen der General-Controle führen würde, die Entscheidung, daß dem jedesmaligen Chef des Postwesens die unbeschränkte Disposition über den Fonds der Postarmenkasse nach wie vor zustehen sollte. Diese Entscheidung wurde später durch Allerhöchste Cabinetsordre vom 27. December 1824 ausdrücklich bestätigt.

Mit dem Jahre 1822 wurden auf den Vorschlag der General-Controle die Postarmen- und die Poststrafkasse, in Rücksicht darauf, daß beide Kassen seither zu ähnlichen Zwecken gedient hatten, und zur Erleichterung des Rechnungswesens, zu einer Kasse vereinigt; dabei wurde jedoch die Einnahme an Calculaturdefecten aus der Revision der Postkarten rc. von den bisherigen Einnahmen der Poststrafcasse ausgeschieden und der General-Postkasse zugewiesen. Der erste Etat für die vereinigte Postarmen- und Strafkasse (pro 1822) weist eine Gesammteinnahme von 19,204 Thlrn. nach, darunter 4729 Thlr. Postcontraventionsstrafen, 825 Thlr. Ordnungsstrafen, 1511 Thlr. Postversäumnißstrafen. Unter den Ausgaben erscheinen 1004 Thlr. Besoldung des Rendanten u. s. w., 104 Thlr. Amtsunkosten, 1014 Thlr. Gerichtskosten und Denunciantengebühren, 212 Thlr. extraordinaire Ausgaben für Kurkosten u. s. w. Um diese Zeit kam die Einnahme der Postarmenkasse an Strafbeträgen für die bei den Postämtern vorgekommenen Rechnungsfehler (conf. Alinea 1 auf der Seite 96 des Aufsatzes) in Wegfall. Man fand, wie es in einem hierauf bezüglichen Schreiben des General-Postamts an die General-Controle heißt, »daß ein Unrecht darin läge, dafür, daß der Kasse zu viel berechnet würde, die Rechnungsführer, die schon der eigene Schaden träfe,« denn die zu viel berechneten Beträge wurden wirklich zur Postkasse eingezogen, »obenein noch mit einer oft sehr bedeutenden Strafe zu belegen.«

Um die Postarmenkasse für den ihr hieraus erwachsenden Einnahmeausfall zu entschädigen, wurde bestimmt, daß hinfort jeder Postbeamte bei einer Zulage von 30—50 Thlrn. jährlich ein für allemal 1 Thlr., bei einer Zulage von jährlich 51 bis 100 Thlrn. — 2 Thlr. und bei einer Zulage von über 100 Thlrn. — 3 Thlr., ferner bei neuen Gehaltsbewilligungen von 100 Thlrn. — 2 Thlr., und über 100 Thlr. — 3 Thlr. zur Poststraf- und Armenkasse zu zahlen haben sollte.

Vom Jahre 1825 ab wurde die Stelle des Rendanten der Poststraf- und Armenkasse eingezogen und die Führung der bezüglichen Kassengeschäfte der General-Postkasse in Berlin mit übertragen. Die Poststraf- und Armenkasse ersparte damit die bisherige Besoldung ihres Rendanten. Um die General-Postkasse nicht zu sehr zu belasten, wurde gleichzeitig ein vereinfachtes Verfahren hinsichtlich der Verrechnung der Ordnungs- und Versäumnißstrafen eingeführt.

Ueber die Berichtigung der Postarmenkassenbeiträge und über die Pensionszahlungen aus dem Postarmenfonds rechnete die General-Postkasse mit den Postämtern tertialiter ab. In denselben Zeitfristen wurden Abschlüsse nach den Einnahme- und Ausgabe-Titeln der Armenkasse gefertigt und dem General-Postamte vorgelegt.

Im Jahre 1825 wurde der Poststraf- und Armenkasse eine neue Einnahmequelle zugeführt. Zufolge einer Anregung des Postmeisters Fischer in Nordhausen beantragte der General-Postmeister von Nagler bei des Königs Majestät, zu genehmigen, daß der Ertrag aus dem Verkaufe der unbrauchbaren Papiere und Manualien der Postämter der Postarmenkasse zugewiesen würde. Die Genehmigung wurde durch Allerhöchste Cabinetsordre vom 28. Februar 1825 ertheilt. Auch diese Anordnung fand anfänglich bei Manchen keine besonders

freundliche Aufnahme, und es bedurfte wiederholter nachdrücklicher Verfügungen seitens des General-Postamts, um die Sache in den richtigen Gang zu bringen.

Unterm 30. April 1825 erschien das Pensions-Reglement für die Civil-Staatsdiener. Dasselbe legte allen Civilbeamten, welche Besoldungen über 50 Thlr. jährlich bezogen und nicht mit dem Vorbehalt des Widerrufs oder der Kündigung angestellt waren, die Entrichtung gewisser Beiträge von ihren Besoldungen zu dem zu bildenden Pensionsfonds auf. Neben diesen Pensionsbeiträgen konnten von den betreffenden Postbeamten laufende Gehaltsabträge zum Postarmenfonds ferner nicht erhoben werden, und es ging somit unserem Institut eine namhafte Einnahmequelle verloren.

Um der Postarmenkasse für diesen Ausfall, welcher sich nach dem Durchschnitt der letzten drei Jahre auf 4800 Thlr. für das Jahr belief, Ersatz zu gewähren, wurde vom 1. Januar 1825 ab mit Allerhöchster Genehmigung der bis dahin dem Postarmenfonds aus der Staatskasse zugestandene Zuschuß von 1800 Thlrn. auf den Betrag von 6600 Thlrn. jährlich erhöht. Beibehalten wurden ferner die laufenden Postarmenkassenabträge von den Besoldungen der auf Kündigung angestellten Beamten — Postwärter und Postexpediteure und der Unterbeamten, sowie ferner von den an Postanstaltsvorsteher zahlbaren Vergütungen für die Unterhaltung von Postschreibern und Privatunterbeamten, und die einmaligen Abträge von Zulagen und neuen Gehaltsbewilligungen. Gleichzeitig stellte das General-Postamt den Grundsatz auf, daß fortan bei neuen Contractsabschlüssen wegen Beförderung von Reit-, Fahr- oder Botenposten den Unternehmern die Verpflichtung auferlegt werden sollte, von der fixirten Vergütung 1 Procent statt, wie bisher, ½ Procent zur Postarmenkasse zu entrichten.

Im Anschluß an die durch das Pensions-Reglement herbeigeführte Aenderung der Verhältnisse wurden im Jahre 1826 anderweite Grundsätze hinsichtlich der Bewilligungen aus dem Postarmenfonds aufgestellt. Nach dem bezüglichen Circular vom 5. März 1826 ist der Postarmenfonds hauptsächlich für invalide Postillone bestimmt. Eigentliche Pensionen können daher nur diesen zu Theil werden. Postunterbeamten können nur dann Unterstützungen, jedoch keine Pensionen bewilligt werden, wenn solche zur Postarmenkasse Beiträge geleistet haben. Postexpediteure, Briefsammler rc., welche auf Kündigung angestellt gewesen sind, und Postbeamte, deren Diensteinkommen unter 50 Thlr. betragen hat, können nur mit Unterstützungen in soweit bedacht werden, als der Fonds, welcher durch die von denselben einkommenden Beiträge separat gebildet wird, ausreicht. Posthalter sind nur dann zu berücksichtigen, wenn sie zugleich Postillonsdienste verrichtet haben. Berücksichtigung kann überhaupt nur eintreten, wenn die betreffenden Personen vorwurfsfrei gedient haben, erweislich ganz unbemittelt und unfähig sind, ihren nothdürftigen Erwerb sich selbst zu verschaffen. Wittwen von Unterbeamten und Postillonen haben, gleich den Wittwen von Beamten, keinen Anspruch auf Pension aus Staatskassen, und können mithin auch aus der Postarmenkasse keine Pension erhalten. Es soll ihnen jedoch, wenn der disponible Fonds der Kasse es gestattet, und ihre Hülfsbedürftigkeit erwiesen ist, eine mäßige Unterstützung zu den Winterbedürfnissen oder zur Erziehung der Kinder von Zeit zu Zeit verabreicht werden. Wittwen von Beamten darf eine solche Berücksichtigung ausnahmsweise nur dann zu Theil werden, wenn die Männer zur Zeit der Verheirathung bei der allgemeinen Wittwenkasse nicht mehr receptionsfähig

waren, oder wenn sie vor der nach den Statuten dieser Anstalt nöthigen Frist starben, nach welcher die Pensionszahlung erst erfolgt.

Bald nach Feststellung der vorstehenden grundsätzlichen Bestimmungen wurden im Jahre 1827 die Postillonsdienstbücher eingeführt. In den denselben beigegebenen »Verhaltungsregeln« waren bestimmte Vorschriften aufgestellt, nach welchen fortan Bewilligungen aus dem Postarmenfonds an Postillone zu erfolgen hatten. Danach sollten die im Dienst befindlichen Postillone, wenn ihnen nach vollendeter fünfzehnjähriger Dienstzeit die Auszeichnung des doppelten goldenen Tressenstreifens zuerkannt war, ein Geschenk von 10 Thlrn. und nach Erlangung des dreifachen Streifens mit vollendetem zwanzigsten Dienstjahre eine Zulage von 1 Thlr. monatlich erhalten. Bei eintretender Dienstunfähigkeit sollten die Postillone, wenn ihnen in Folge zehnjähriger Dienstzeit der einfache Tressenstreifen zuerkannt war, auf 1 Thlr., wenn sie aber im Besitz des doppelten bz. des dreifachen Streifens waren, auf 2 Thlr. bz. auf 3 Thlr., und bei besonderer Verdienstlichkeit noch auf ein höheres Gnadengehalt Anspruch haben. Gleichzeitig wurden in Betreff der nach Maßgabe der vorstehenden Grundsätze an Wittwen zu gewährenden Unterstützungen zu Winterbedürfnissen nähere Festsetzungen getroffen.

Bei Abmessung der Unterstützungsbeträge sollten das Alter, die Bedürftigkeit, der Grad der Erwerbsfähigkeit und die Familienverhältnisse der Wittwen in jedem einzelnen Falle zu Grunde gelegt werden. Für die Beihülfen auf Erziehung von Kindern wurde als Minimum der Betrag von 1 Thlr. und als Maximum der Betrag von 4 Thlrn. monatlich für jedes Kind angenommen. Die Erziehungsgelder sollten in der Regel für Mädchen bis zum vollendeten 16., und bei Knaben bis zum zurückgelegten 18. Lebensjahre gewährt werden. Später wurden diese Endtermine, den bei den übrigen Verwaltungs-Ressorts angenommenen Grundsätzen entsprechend, auf das vollendete 15. und bz. 17. Lebensjahr zurückgeführt.

Diese Bestimmungen hatten eine erhebliche Steigerung der Anforderungen an den Postarmenfonds zur Folge. Dazu kam, daß nun nach und nach auch die Postillone in den nach den Freiheitskriegen neu erworbenen Provinzen bei eintretender Invalidität und Dürftigkeit das Beneficium der Theilnahme an den Unterstützungen aus der Postarmenkasse in immer wachsender Zahl in Anspruch nahmen. Die Einnahmen der Kassen hatten im Jahre 1825 zwar bereits die Höhe von 26,746 Thlrn. erreicht, waren aber durch die laufenden Ausgaben bis auf den geringfügigen Betrag von 10 Thlrn. absorbirt worden, 41 invalide Postillone und 28 Wittwen, welche zum Theil bereits seit zwei Jahren zur Gewährung von Pensionen oder Unterstützungen notirt waren, hatten wegen Mangels an Mitteln von den Bewilligungen noch ausgeschlossen werden müssen. Der damalige General-Postmeister von Nagler erkannte unter diesen Umständen die dringende Nothwendigkeit, auf eine bessere Fundirung des Postarmenfonds Bedacht zu nehmen, und er fand hierzu den richtigen Weg.

Vom 1. Januar 1825 ab war der Ueberschuß der Postverwaltung auf den etatsmäßigen Betrag von 1 Million Thalern festgesetzt worden. Von dem, was über diesen etatsmäßigen Betrag an Ueberschüssen aufkam, dem sogenannten Surplus, sollten, zufolge der Allerhöchsten Cabinetsordre vom 27. December 1824, 10 Procent unter der Bezeichnung »Gratificationsfonds« dem General-Postmeister »zur Belohnung solcher Beamten, welche zur Vermehrung der Einnahmen oder Verminderung der Ausgaben thätig gewesen sind«, zur Disposition gestellt werden.

Dieses Dispositionsquantum stellte sich für das Jahr 1825 auf den Betrag von 12,161 Thlrn. Da aber zu derselben Zeit, in Folge der Einführung anderweiter Besoldungsnormen, den Postbeamten allgemein namhafte Gehaltsaufbesserungen zu Theil geworden waren, so erschien die vollständige Verwendung des Gratificationsfonds zu dem durch die Allerhöchste Ordre vorgeschriebenen Zwecke nicht erforderlich, und es wurde ein Betrag von 3359 Thlrn. erspart. Diesen Umstand benutzte der General-Postmeister von Nagler, um im December 1826 bei des Königs Majestät die Allerhöchste Genehmigung dazu zu erbitten, daß die bereits erzielten, sowie die später zu erwartenden Ersparnisse aus dem Gratificationsfonds der Postarmenkasse zur Vermehrung des Capitalvermögens derselben zugewiesen würden. Zu diesem Vorschlage wurde durch die Allerhöchste Cabinetsordre vom 27. Januar 1827 die Genehmigung ertheilt. Den hiernach der Postarmenkasse aus dem Jahre 1825 zufallenden Betrag von 3359 Thlrn. benutzte das General-Postamt zum Ankaufe von Kurmärkischen Obligationen. In dem nächstfolgenden achtjährigen Zeitraume bis 1833 wurden die aus dem Gratificationsfonds der Postarmenkasse zufließenden Beträge von Jahr zu Jahr beträchtlicher und erreichten zusammen die Höhe von 92,213 Thlrn. Von da ab gingen die Jahresbeträge der bezüglichen Zuschüsse, in Folge der höheren Normirung des etatsmäßigen Ueberschusses der Postverwaltung, herunter, ergaben aber immerhin noch die Höhe von mehreren tausend Thalern.

Bis zum Jahre 1838, in dessen Postarmenkassenrechnung zum letzten Male ein derartiger Zuschuß erscheint, ist aus dem gedachten Fonds der Postarmenkasse im Ganzen die Summe von 105,928 Thlrn. zugeführt worden. Durch glückliche Finanzoperationen wurden die der Postarmenkasse hieraus erwachsenden Vortheile noch bedeutend erhöht. So ließ das General-Postamt in den Jahren 1827 und 1828 von den Werthpapieren der Postarmenkasse eine Anzahl Westpreußischer Pfandbriefe zu dem ungefähren früheren Einkaufspreise verkaufen, und verwendete den Erlös, sowie die angesammelten Baarcapitalien der Kasse, im Ganzen eine Summe von 36,646 Thlrn., zum Ankaufe von rückständigen Zinscoupons der Kur- und Neumärkischen Kriegsschuld zu dem niedrigen Course von 35 — 50 pCt. Bis zum Anfange des Jahres 1830 war der Cours dieser Zinscoupons, da inzwischen die Ausloosung derselben begonnen hatte, auf 77 pCt. gestiegen. Die im Besitze der Postarmenkasse befindlichen Zinscoupons wurden nunmehr für den Preis von 57,980 Thlrn. verkauft, und es war somit ein Baargewinn von pptr. 21,000 Thlrn. erzielt. Für den Erlös wurden größtentheils Staatsschuldscheine zu 99⅞ pCt. angekauft.

Vom Jahre 1825 ab, wo das Capitalvermögen der Postarmenkasse sich auf 18,500 Thlr. Nominalwerth mit 679 Thlrn. Zinsertrag belaufen hatte, bis zum Jahre 1830 stieg dasselbe auf 93,675 Thlr. Nominalwerth mit 3377 Thlrn. Zinsertrag. Das Vermögen bestand in 40,575 Thlrn. in Staatsschuldscheinen à 4 pCt., 19,100 Thlrn. in Kurmärkischen Obligationen à 4 pCt., 22,000 Thlrn. in Hypotheken à 4½ pCt. Zinsen, endlich 12,000 Thlrn. in Documenten des Civil-Waisenhauses in Potsdam (siehe unten).

Die etatsmäßige Jahreseinnahme pro 1831 erreichte die Höhe von 35,438 Thalern, darunter an Post- und Lohnfuhr-Contraventionsstrafen 6755 Thlr., an Ordnungsstrafen 1206 Thlr., an Versäumnißstrafen 2507 Thlr., an Abträgen von den Postfuhrvergütungen und den Besoldungen der kündbar angestellten Beam-

ten und Unterbeamten 13,251 Thlr., an Abträgen von Zulagen und neuen Gehaltsbewilligungen 253 Thlr. Unter den Ausgaben erscheinen an Pensionen für 68 Beamtenwittwen 3608 Thlr., für 106 Unterbeamten- und Postillonswittwen 2510 Thlr., für 49 invalide Beamte und Posthalter 1719 Thlr., für 78 invalide Unterbeamte 2196 Thlr. (diese vier Positionen noch auf Bewilligungen aus der Zeit vor 1826 beruhend), Pensionen für 527 invalide Postillone 10,733 Thlr., fortlaufende Unterstützungen für 51 Personen 2888 Thlr., Erziehungsgelder an 114 Wittwen 2816 Thlr., Geschenke und Zulagen an Postillone 134 Thlr., extraordinaire Unterstützungen 4888 Thlr. (an etwa 320 Personen); an Denunciantenantheilen, Gerichtskosten u s w. 1592 Thlr.

Neben den in Vorstehendem erörterten zahlreichen und erheblichen Verbesserungen, welche das Institut der Postarmenkasse während der Leitung des Preußischen Postwesens durch den General-Postmeister von Nagler erfuhr, verdient nun noch eine in dieselbe Zeit fallende Einrichtung besonderer Erwähnung. Es ist die Errichtung von Zöglingsstellen für Söhne verstorbener Postbeamten bz. Postunterbeamten in den Waisenanstalten zu Potsdam und Klein-Glienicke. (Schluß folgt.)

---

11. Beschäftigung der Frauen im Eisenbahndienst.

Der Königlich Preußische Handelsminister hat unter dem 22. December d. J. die folgenden Allgemeinen Bestimmungen über die Verwendung von Frauen im Staatseisenbahndienst, nachdem dieselben durch Allerhöchste Ordre vom 30. November genehmigt worden waren, ergehen lassen:

§. 1. Zur Beschäftigung im Staatseisenbahndienst können Frauen nach Maßgabe der nachfolgenden Bestimmungen zugelassen werden.

§. 2. I. (In nicht selbstständiger Stellung.) Die Ehefrauen und erwachsenen Töchter der Stationsvorsteher, Stationsaufseher und expedirenden Beamten auf den kleineren Stationen und Haltestellen der Bahn können unter der Verantwortlichkeit ihrer dem Dienst vorstehenden Ehemänner oder Väter aushülfeweise in allen nicht zum Außendienste der Station gehörigen Geschäften verwendet werden. In gleicher Weise können die Angehörigen der Stationseinnehmer zur aushülfeweisen Beschäftigung beim Billetverkaufe zugelassen werden.

Die Zulassung erfolgt nach dem Ermessen der vorgesetzten Dienstbehörde unter Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs und nach Ablauf einer angemessenen Probezeit gegen Gewährung einer monatlichen, den Betrag von 10 Thlrn. nicht übersteigenden, Remuneration.

§. 3. II. (In selbstständiger Stellung.) Unverheirathete Frauen, kinderlose Wittwen und solche Wittwen, welche der Pflege ihrer Kinder überhoben sind, können selbstständig und unter eigener Verantwortung in folgenden Zweigen des Staatseisenbahndienstes beschäftigt werden:

1) im Billetexpeditionsdienst auf denjenigen Stationen, auf welchen die Billetexpedition vom Stationskassendienst getrennt ist,
2) im Gepäckexpeditionsdienst auf denjenigen Stationen, auf welchen die Gepäckexpedition von dem übrigen Geschäften der Station getrennt und

einem besonderen Beamten als dem Vorstand dieses Dienstzweiges übertragen ist,

3) im Bahntelegraphendienst für die Beförderung der Privatdepeschen und der formulirten Dienstdepeschen.

§. 4. 1. (Erfordernisse der Annahme.) Die Zulassung der nach §. 3 geeigneten Bewerberinnen zur selbstständigen Beschäftigung in den vorgenannten Dienstzweigen erfordert den Nachweis:

a) eines Lebensalters von mindestens 20 und höchstens 40 Jahren,
b) einer guten sittlichen Führung,
c) einer guten Schulbildung.

§. 5. 2. (Probebeschäftigung.) Die Beschäftigung der Bewerberinnen erfolgt zunächst probeweise, unentgeltlich und unter Vorbehalt jederzeitiger Entlassung.

§. 6. 3. (Vertragsmäßige Annahme.) Nach befriedigend zurückgelegter Probezeit, deren Dauer von dem Ermessen der vorgesetzten Dienstbehörde abhängt, kann die vertragsmäßige Annahme der Bewerberinnen als a) Billetexpedientinnen, b) Gepäckexpeditionsgehülfinnen, c) Telegraphistinnen, nach Maßgabe des Dienstzweiges, in welchem dieselben ausgebildet sind, erfolgen.

Die vertragsmäßige Annahme geschieht unter Vorbehalt einer achttägigen Kündigung Seitens der vorgesetzten Dienstbehörde und gegen Zusicherung einer diätarischen monatlich postnumerando zahlbaren Remuneration. Im Uebrigen wird das Dienstverhältniß durch den Dienstvertrag geregelt.

§. 7. 4. (Remuneration.) Die nach §. 6 zu gewährende monatliche Remuneration wird nach Maßgabe der Dienstzeit und der dienstlichen Leistungen der Officianten in der Weise festgesetzt, daß dieselbe von dem Betrage von 15 Thlrn. bis zu dem Minimalbetrage des Gehalts der Beamten der betr. Dienstklasse allmählich erhöht wird.

Vor vertragsmäßiger Annahme kann den bereits vollständig ausgebildeten Bewerberinnen eine gleiche Remuneration bis zu dem Betrage von 15 Thlrn. monatlich bewilligt werden.

§. 8. 5. (Caution.) Billetexpedientinnen haben vor ihrem Eintritt in die ihnen zu übertragende Dienststelle eine Caution in den für die Cautionsleistung der Beamten zulässigen Werthpapieren bis zum Betrage des durchschnittlichen Bestandes der Tageskasse, jedoch nicht über 500 Thlr. zu hinterlegen.

Gepäckexpeditionsgehülfinnen haben in gleicher Weise eine Caution bis zum Betrage der Hälfte des durchschnittlichen Bestandes der Gepäckkasse, jedoch nicht über 200 Thlr. zu hinterlegen.

§. 9. Dienststellen, welche in den Besoldungsetats der Verwaltung vorgesehen sind, können bei eintretenden Vacanzen unter den vorstehend erwähnten Bedingungen den im Staatseisenbahndienst beschäftigten Officiantinnen nur dann übertragen werden, wenn qualificirte bei der Besetzung zu berücksichtigende Militairanwärter nicht vorhanden sind.

Berlin, den 22. December 1872.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

(gez.) Graf von Itzenplitz.

In dem dies Regulativ begleitenden Rescript wird zur Erläuterung des dienstlichen Verhältnisses der im Staatseisenbahndienst beschäftigten Frauen noch bemerkt:

Die Frauen, mögen sie in selbstständiger oder in nicht selbstständiger Stellung verwendet werden, erhalten keinen amtlichen Charakter und werden nicht vereidet. Nur im ersteren Falle findet eine vertragsmäßige Annahme der Officiantin durch Abschluß eines förmlichen Dienstvertrages statt, in welchem das dienstliche Verhältniß derselben zu der ihr vorgesetzten Behörde im Einzelnen geregelt wird.

Die in selbstständiger Stellung verwendeten Frauen sind thunlichst in besonderen Arbeitsräumen, getrennt von dem männlichen Personal, zu beschäftigen und nicht zum Nachtdienst heranzuziehen.

Insoweit Frauen in Ermangelung qualificirter Militairanwärter in vacanten etatsmäßigen Stellen beschäftigt werden, dürfen diese Stellen bei der Aufstellung der Etatsvoranschläge keinenfalls in Wegfall gebracht werden, so daß dieselben nach dem Ausscheiden der darin beschäftigten Frauen zur Besetzung mit Militairanwärtern disponibel bleiben.

Zu auswärtigen Commissorien sind die im Staatseisenbahndienste beschäftigten Frauen nicht heranzuziehen.

Versetzungen der selbstständig beschäftigten Frauen finden gegen den Willen derselben nicht statt. Die mit ihrer Einwilligung zur Beschäftigung an eine andere Station dauernd überwiesenen Frauen erhalten außer den Reisekosten der betreffenden Beamtenklasse keinerlei Umzugskostenentschädigung. Den Königlichen Directionen bleibt es jedoch überlassen, für nachgewiesene besondere Umzugskosten Unterstützungen innerhalb der etatsmäßigen Grenzen zu gewähren.

Die Königl. Directionen veranlasse ich ferner, nach Jahresfrist

a) über die Zahl der in den einzelnen Dienstzweigen selbstständig oder unter Verantwortlichkeit ihrer dem Dienste vorstehenden Ehemänner oder Väter aushülfsweise beschäftigten Frauen, sowie
b) über die Qualification der letzteren im Allgemeinen für die einzelnen Dienstzweige

zu berichten und zugleich etwaige Modificationen der anliegenden Bestimmungen (namentlich der im §. 4 über die Erfordernisse der Annahme gegebenen Vorschriften), welche sich etwa erfahrungsmäßig als zweckdienlich erwiesen haben möchten, in Vorschlag zu bringen.

---

12. Die Ausführung des Türkischen Bahnnetzes.

Die Stambuler Zeitungen brachten zwar schon im Laufe des Monats September d. J. den Wortlaut eines mit dem Baron von Hirsch als Inhaber der Concessionen zur Erbauung der Türkischen Eisenbahnen abgeschlossenen Vertrages, durch welchen derselbe von der Verpflichtung zur Vollendung des Bahnnetzes entbunden sein sollte. Diese Convention war jedoch durch den damals bereits aus dem Amte geschiedenen Großvezier Mahmoud Pascha abgeschlossen und da das

betreffende Kaiserliche Iradé (die aus dem Cabinet des Sultans hervorgehende Genehmigungsordre) noch nicht ergangen war, so ließ sich annehmen, daß der nachfolgende Großvezier Midhat Pascha wesentliche Aenderungen dieses Vertrages vornehmen würde.

Es scheint jedoch, obgleich das betreffende Iradé bis jetzt noch nicht veröffentlicht worden ist, dieser Vertrag Geltung erlangt zu haben, da in der letzten Generalversammlung der Gesellschaft für den Betrieb der Türkischen Bahnen, welche in Paris ihren Sitz hat, der Verwaltungsrath Verträge zur Genehmigung vorgelegt hat, welche ihrerseits auf dem Eingangs gedachten Vertrage beruhen.

Das ursprüngliche Verhältniß bestand in seinen Grundzügen darin, daß Baron Hirsch die ihm Seitens der Regierung ertheilten Concessionen zur Erbauung der Türkischen Bahnen in Europa an eine Gesellschaft abgetreten hatte. Dieselbe sollte die betreffenden Strecken bauen und als Ersatz für das von der Gesellschaft zu beschaffende Kapital von der Türkischen Regierung während der ganzen Dauer der Convention (99 Jahre) eine Vergütung von 14,000 Frcs. jährlich für jeden, dem Betriebe übergebenen Kilometer Eisenbahn empfangen. Außerdem waren der Gesellschaft bedeutende Erleichterungen in Bezug auf den Erwerb des Grund und Bodens zugestanden, auch war derselben unter gewissen Bedingungen die Ausnutzung derjenigen dem Staate gehörigen Wälder, Bergwerke, Steinbrüche zugestanden, welche innerhalb einer Zone von 10 Kilom. auf jeder Seite der Eisenbahnroute gelegen waren.

Die fertigen Strecken wurden durch einen Regierungs-Commissarius abgenommen und sollte die ganze Linie von Constantinopel bis zur Bosnisch-Oesterreichischen Grenze mit den verschiedenen Zweig- und Seitenbahnen innerhalb eines Zeitraums von 7 Jahren (vom 7. Oktober 1869 ab) fertiggestellt werden.

Zur Uebernahme des Betriebes dieser Bahnen hatte sich eine zweite Gesellschaft in Paris gebildet. Dieselbe übernahm die fertigen Strecken, sobald solche betriebsfähig waren und zahlte aus den erzielten Einnahmen der Gesellschaft für die Erbauung der Bahnen eine jährliche Rente von 8000 Frcs. pro Kilom. Diese Rente war von der Regierung garantirt und sollte die letztere als Unterlage dieser Garantie ein allmählich einzuzahlendes Kapital von 65 Millionen Franken deponiren. Sobald die Brutto-Einnahmen der in Betrieb gesetzten Strecken den durchschnittlichen Betrag von 22,000 Frcs. pro Kilom. überstiegen, waren von diesem Ueberschusse 30 pCt. an die Kaiserliche Regierung zu entrichten. Auch hatte sich die letztere bis zum Ablaufe von 3 Jahren nach Vollendung sämmtlicher Strecken einen bestimmten Procentsatz für den Fall ausbedungen, daß die Brutto-Einnahme den Betrag von 12,000 Frcs. durchschnittlich jährlich für jeden Kilometer der in Betrieb befindlichen Strecke überstieg, den Betrag von 22,000 Frcs. aber noch nicht erreichte.

Endlich verpflichtete sich die Regierung, Straßen von den Hauptstationen nach den wichtigeren Orten des Innern zu bauen, was die Türkische Regierung bisher jedoch noch nicht gethan hat, auch hat dieselbe Einzahlungen auf das zu deponirende Kapital von 65 Millionen Francs nicht geleistet.

Die Schwierigkeiten des Baues selbst waren größer, als man sich gedacht hatte. Die von der Actiengesellschaft für die Erbauung der Eisenbahnen in Form eines Prämien-Anlehens ausgegebenen Obligationen konnten nur langsam und zu sehr niedrigem Course, incl. Commission zu 185 Frcs. für je eine auf 400 Frcs.

lautende Obligation, ausgegeben werden. Dazu waren die Verwaltungs-Ausgaben durch die große Zahl von hohen und sehr anständig bezahlten Beamten riesig gestiegen, während der eigentliche Bau selbst wenig oder gar keine Fortschritte machte, wenigstens konnte bis zum Schlusse des Jahres 1871 nur die kleine Strecke Jedi-Koulé-Tschekwedjé dem Betriebe übergeben werden.

Die erstere der beiden Gesellschaften suchte daher von der Erfüllung der ihr obliegenden Pflicht zum Ausbau des ganzen Eisenbahnnetzes sich los zu machen und ist ihr dies auch durch den Eingangs gedachten Vertrag gelungen.

Nach demselben fallen die an den Baron Hirsch ertheilten Concessionen an den Staat zurück und die zur Erbauung der Bahnen gebildete Gesellschaft löst sich auf. Dieselbe hat vorher jedoch die angefangenen Linien zu vollenden, und zwar:

Constantinopel-Adrianopel-Sarambey	560,9	Kilom.,
Adrianopel-Védé-Agatsch........................	149,1	»
Salonich-Mitrovica.............................	368,4	»
Banjaluka-Oesterreichische Grenze..............	102	»
Harmanly-Jamboul...............................	100	»

Für die Verzinsung und für die durch Prämienziehung zu bewirkende Amortisirung der ausgegebenen, resp. zum Weiterbau noch auszugebenden Obligationen zahlt der Staat 99 Jahre lang eine nach dem Satze von jährlich 22,000 Frcs. pro Kilometer berechnete Annuität direct an die Obligationenbesitzer, wohingegen jedoch für die dem Betriebe noch nicht übergebenen Strecken von der Gesellschaft diese 22,000 Frcs. jährlich pro Kilometer an den Staat zu erstatten sind.

Außerdem zahlt der Staat 72,727 Frcs. pro fertiges Kilometer à forfait oder ermächtigt vielmehr die Gesellschaft, Obligationen zu einem Betrage auszugeben, welcher unter Zugrundelegung des Satzes von 11 pCt. für Zins und Amortisirung von dem angegebenen Kapitalbetrage berechnet wird ($565^{77}/_{100}$ Obligationen à 400 Frcs. Nominal pro Kilometer). Die abgetretenen Wälder, Bergwerke 2c. fallen sofort an den Staat zurück.

Die Gesellschaft für den Betrieb der Türkischen Bahnen hat dem entsprechend mit dem Staate auch andere Verträge geschlossen, durch welche im Wesentlichsten Folgendes bestimmt wird.

Diese Gesellschaft übernimmt den Betrieb der vorbezeichneten Linien und zahlt, sobald dieselben ein Jahr im Betriebe gewesen sind, dem Staate eine jährliche Rente von 8000 Frcs. Denselben Betrag zahlt dieselbe für die von dem Staate event. zu bauenden Linien:

Sarambey bis zum Anschlusse an die Linie Salonich-Mitrovica, ca.	225	Kilom.,
Pristina bis zum Anschlußpunkte der Serbischen Bahnen	130	»
Mitrovica-Banjaluka..............................	500	»

Uebersteigt die durchschnittliche Brutto-Einnahme pro Kilometer den Betrag von 22,000 Frcs., so fällt die Hälfte dieses Ueberschusses an den Staat.

---

13. Auf der Fahrt um die Welt.

(Uebersetzung aus den »Times« vom 23. Januar 1873.)

Unter dem 6. November setzt Mr. Thomas Cook, vom Bord des Pacific-Dampfers »Colorado« aus, seinen interessanten Bericht über die Reise um die Welt, welche von mehreren Touristen unter seiner Führung unternommen worden ist, wie folgt fort:

In der Voraussetzung, daß mein aus San Francisco datirter Brief Ihnen zugegangen ist und seinen Platz in den Spalten der »Times« gefunden hat, benutze ich die Stille des Oceans in der Hoffnung, einen auf der Rücktour begriffenen Postdampfer anzutreffen, und theile Ihnen einige Einzelnheiten über das Reisen in Amerika mit, welche nach meinem Dafürhalten für Fremde, welche die Vereinigten Staaten besuchen und besonders für die, welche eine Reise um die Welt beabsichtigen, von Nutzen sein werden. Eisenbahnen und Gasthöfe heißen die beiden wesentlichsten Factoren, welche das Reisen in Amerika bequem und annehmlich machen, und gerade diese weichen von dem in Europa Gewöhnlichen ab. Ich werde versuchen, einige der auffälligsten Vorzüge und Uebelstände der Amerikanischen gegenüber den Englischen Eisenbahnen darzuthun.

Die nicht in Coupees eingetheilten Wagen der Amerikanischen Linien erleichtern den gegenseitigen Verkehr der Reisenden in höherem Grade und schwächen die Beschwerlichkeiten, welche die nothwendigen langen Reisen im Gefolge haben, viel mehr ab, als dies bei dem Englischen System der getheilten und abgeschlossenen Wagen möglich ist. Die Zugführer besitzen unbedingte Disposition über die Züge und können bei jedem die Reisenden berührenden Vorfalle ohne Schwierigkeit helfend einwirken. Ebenso genießen die Passagiere viele Annehmlichkeiten, welche bei dem Englischen System nicht erreicht werden können. Die zum Schlafen und für die Toilette hergerichteten Wagen sind unbedingt erforderlich bei einer Eisenbahnfahrt von ein- bis dreitausend Meilen; auch sind die Gepäckbeförderungs-Vorrichtungen ausgezeichnet, wenngleich der Transport etwas kostspielig ist. Bewährt sich aber eine Einrichtung, so wird für die Vorzüge derselben Seitens der meisten Reisenden willig gezahlt. Sobald nämlich ein Reisender sein Hotel verläßt, trägt eine »Baggage Expreß Company« Sorge für dessen Koffer u. s. w. und er kann sich unbesorgt nach dem Bahnhofe begeben. Er findet dort sein Gepäck, welches mit einem Riemen zusammengeschnürt und mit einem Metallschild versehen ist, welches dieselbe Bezeichnung trägt, wie die ihm bei Abgabe des Gepäcks ertheilte Marke, richtig vor. In der Nähe des Reiseziels kommt ein Agent der Expreß-Compagnie in die Wagen, nimmt die Marken ab, ertheilt darüber eine Quittung und trägt Sorge dafür, daß die Gepäckstücke sicher an das Hotel oder eine andere, ihm vorher mitgetheilte Adresse abgeliefert werden; will der Passagier jedoch mit einem anschließenden Zuge weiter reisen, so wird das Umladen des Gepäcks besorgt und dem Eigenthümer eine neue entsprechende Marke ausgehändigt. Wünscht man das Gepäck nicht mitzunehmen, so kann man dasselbe auf dem Depot lagern lassen und behält in diesem Falle die Marke so lange in Händen, bis man die Aushändigung der Gegenstände begehrt.

Das »lie over« (Ueberlager-) System ist ebenfalls ein großer Vortheil:

der Passagier nimmt ein durchgehendes Billet (Through-ticket) bis zum Endpunkte seiner Reise, kann jedoch die Tour an jeder beliebigen Zwischenstation unterbrechen und darf für diesen Fall von dem Zugführer nur ein Ueberlager-Billet (lie over ticket) verlangen. Dies kann er so oft wiederholen, als es ihm genehm ist. Auf Grund unserer Durchgangs-Billets von New-York nach San Francisco hielten wir uns einen Tag am Niagara-Fall, einen Tag in Detroit, drei Tage in Chicago und drei Tage in der Salzseestadt auf, und, wenn wir gewollt hätten, konnten wir in 50 oder 100 anderen Stationen bleiben. Die Schnelligkeit der Züge kommt der auf Englischen Routen nicht gleich. Der Pacific-Courierzug der Union und der Central-Pacific-Linien mit den Anschlüssen an die schnellsten Züge östlich von Chicago erreicht nur einen Durchschnitt von ungefähr 19 Meilen pro Stunde zwischen New-York und San Francisco einschließlich eines täglich dreimaligen, 20 bis 25 Minuten währenden Aufenthalts zur Restaurirung und längerer Stilllager bei den Uebergängen auf andere Züge. Das heißt also: um 3300 Meilen zurückzulegen, braucht man ungefähr 170 Stunden, welche sieben hintereinanderfolgende Nächte in sich schließen, die im Nachtwagen zugebracht werden. Das Aufsteigen der Rocky Mountains zu einer Höhe von beinahe 9000 Fuß und der Sierra Nevada zu einer solchen von 8000 Fuß vermindert natürlich den allgemeinen Durchschnitt der Schnelligkeit; dennoch ist die ganze Tour ein wunderbarer Erfolg der Wissenschaft, der Energie und des Kapitals. Unsere Züge bestanden aus vier großen Nacht- und vier oder fünf gewöhnlichen Wagen, die alle bis auf den letzten Platz besetzt waren.

Hunderte von Amerikanern, mit welchen ich in Europa zusammen gereist bin, haben mir stets das Wohlfeile und die Gleichmäßigkeit Amerikanischer Eisenbahn-Reiseeinrichtungen gepriesen. Doch sind das mindestens sehr fragliche Vorzüge gegenüber der Mannigfaltigkeit unserer Einrichtungen und der Art unseres Tarifsystems.

Der Preis für ein durchgehendes Billet von Newyork nach San Francisco beträgt ungefähr 27 Pfd. Strl.; — eine Kleinigkeit weniger als 2 Pence pro Meile. — Die zweite Klasse kostet 21 Pfd., — beinahe 1½ Penny pro Meile (Englische). — Doch müssen bei der ersten Klasse 21 Dollars oder ungefähr 4 Pfd. für Benutzung der Nachtwagen hinzugerechnet werden, während es Passagieren der zweiten Wagenklasse nicht gestattet ist, ein Billet für die Nachtwagen zu lösen; eine Art der Sonderung, welche für republikanische Gleichheit nicht am Platze ist. Das Schlafen im Nachtwagen ist nicht im entferntesten so bequem und angenehm, als in der Cajüte des Colorado hier auf dem Stillen Ocean; ebenso widerstrebt das Durcheinander der sich gegenseitig Fremden und der Geschlechter sehr dem Englischen Reisenden. Die Passagiere der zweiten Klasse und diejenigen, welche die Bequemlichkeit der Nachtwagen nicht genießen, müssen sich in übler Lage befinden, denn ihre Plätze haben keine Lehnen für den Kopf und die Schultern, und wenngleich die Sitze, welche für zwei Plätze berechnet sind, nur von einer Person eingenommen sein mögen, so sind sie doch zu kurz, um in horizontaler Lage darauf ruhen zu können. Es giebt keine besonderen Wagen zweiter Klasse, sondern die Inhaber von Billets zu dieser Klasse auf der Pacific-Route müssen sich gewöhnlich auf diejenigen Wagen beschränken, in welchen geraucht werden darf. Die Nacht- und Salonwagen sind Eigenthum einer »outside company« und stehen unter deren Aufsicht, mit Ausnahme der Central-Pacificlinie von Ogden

nach San Francisco, auf welcher sie Eigenthum der Eisenbahngesellschaft sind. In anderen Fällen beschafft und verwaltet die Pullman-Company die Wagen auf eigene Rechnung; die Eisenbahngesellschaft befördert die Wagen und genießt dafür den Vortheil, die betreffenden Plätze am Tage benutzen zu können, während sie der Pullman-Company 3 oder 4 Dollars pro Nacht für die Schlafeinrichtung bezahlt. Auf der Erielinie fuhren wir von Newyork nach Buffalo in einem prächtigen Salonwagen, welcher gut gepolstert und mit Lehnstühlen versehen war, die, auf freien Füßen ruhend, nach jeder Seite hin umgewendet werden konnten. Es war dies die bequemste Strecke auf 3300 Meilen; jeder Reisende zahlte für die Annehmlichkeit extra 2½ Dollars. So wird auf doppelte Weise eine besondere Abtheilung der ersten Klasse unterhalten.

Die Einrichtung der dritten Klasse auf den Amerikanischen Routen hält gar keinen Vergleich mit der in England aus. Der Auswandererzug wird ganz für sich abgelassen, oder besteht aus besonderen Wagen, welche den Güterzügen angehängt werden; und diese Züge gebrauchen ungefähr 14 Tage zu der Fahrt von Newyork nach San Francisco. Eine schwere Zeit für die armen Ansiedler, welche vielleicht alle ihre Habe aufgewendet, oder sich die Mittel durch Anleihen, oder durch die Mildthätigkeit Anderer verschafft haben, um in ein Land zu gelangen, welches seinen Reichthum fremden Ansiedlern verdankt. Wir sahen die Beschwerlichkeiten der dritten Klasse durch ein armes Weib mit seinem Kinde illustrirt, welche einen Wagen zweiter Klasse nicht benutzen durften und deshalb an einer Zwischenstation beinahe einen Tag auf den Auswandererzug warten mußten. Viele solcher Frauen mit ihren Kindern müssen ermattende Tage und Nächte auf harten Bänken, oft nur mit schmaler Kost versehen, hinbringen, ehe sie ihren Bestimmungsort in den westlichen Staaten erreichen, wohin sie gehen, um das Land der Eisenbahngesellschaften oder die neuen Staatsterritorien urbar zu machen. In Bezug auf diese Klasse der Reisenden und auf alle geringeren Klassen sind die Englischen Einrichtungen den Amerikanischen unbedingt vorzuziehen. Das gute Beispiel, welches die Midland-Company im verflossenen April gegeben hat, und das auch von fast sämmtlichen anderen Gesellschaften nachgeahmt worden ist, nämlich die Einrichtung einer dritten Klasse bei allen Zügen, ist die größte Wohlthat für die große Zahl derjenigen Reisenden, deren Zeit ihnen ebenso kostbar ist, als den Reichen die ihrige, und denen weniger Mittel zu Gebote stehen, um die auf langen Reisen nothwendig werdenden Erfrischungen zu bezahlen. Das ist ein Gegenstand, welcher von den Amerikanischen Eisenbahngesellschaften bald ins Auge gefaßt werden muß, denn sie riskiren sonst ihre Popularität und ihren guten Ruf, wenn sie sich von John Bull überflügeln lassen. Betreffs der Fahrpreise ist England mit seinen dreifachen Sätzen fast ebenso liberal, als Amerika. Es existiren hier Localsätze von 2 Cents (1 Penny) pro Meile und es giebt Sätze zu 7, 8 und 9 Cents. Die kurze Strecke von Ogden nach der Salzseestadt — ungefähr 35 Meilen — kostet 2½ Dollars; dabei werden Retourbillets nicht ausgegeben. Uebrigens ist es fast ebenso schlimm, nach der Stadt des »jüngsten Gerichts« zu gehen, als in der Charwoche Rom zu besuchen, in welcher die Fremden dort am ärgsten geprellt werden.

Indem ich mit diesen Notizen über die Vortheile und Nachtheile der Eisenbahn-Einrichtungen schließe, gebe ich mich der Hoffnung hin, daß die Gesellschaften auf beiden Seiten des Oceans von den gegenseitigen Vorzügen lernen mögen.

Die Fahrt von den Eisenbahnen und den Dampfbooten nach den Hotels ist in vielen Amerikanischen Städten sehr theuer und erfordert von Reisenden, welche sparsam leben wollen, viele Umsicht.

Als wir in New-York landeten, forderte der Besitzer unseres Hotelwagens drei Dollars pro Kopf und wollte auf den ihm gebotenen Preis von zwei Dollars nicht eingehen. Wir engagirten deshalb einen Expreßwagen, welcher unser Gepäck für drei Dollars pro sechs Personen beförderte, gingen darauf bis zum Broadway und bestiegen dort einen Omnibus, was für Jeden 10 Cents kostete. Ein »independent« Gentleman, welcher von demselben Dampfer nach dem nämlichen Hotel wollte, nahm einen Wagen und mußte dafür 6 Dollars bezahlen. In San Francisco zahlten wir Jeder 2½ Dollars vom Landungsplatze bis zum Hotel; bei der Rückkehr jedoch erlegten wir 4 Dollars für unser Gepäck an eine Gepäckbeförderungsgesellschaft und fuhren per Omnibus für 5 Cents pro Kopf. Ein Wagen zu vier Personen kostet pro Stunde 3 Dollars und für die darauf folgende Stunde 2 Dollars. In England zahlt man für einen Wagen 2 Schilling und 6 Pence oder 3 Schilling für die Stunde und in Rom oder Neapel miethet man einen prächtigen offenen, mit zwei guten Pferden bespannten Wagen auf einen Tag à neun Stunden mit 20 Franken. Danach repräsentiren in Bezug auf die Preise für Wagenfahrten ein Frank in Italien und ein Schilling in England ungefähr denselben Werth, wie ein Dollar in Amerika. Der einzige Nachtheil, welchen London in dieser Beziehung bietet, ist der, daß es zu wenig mit Miethsfuhrwerken versehen ist.

Wir haben die Hotels und Gasthäuser zwischen New-York und San Francisco einer kleinen Probe unterworfen und ich muß aus verschiedenen Gründen den Amerikanischen Hotels den Vorzug vor den Englischen einräumen. Die Preise variiren zwischen 3 und 4½ Dollars pro Tag in folgenden Hotels: »Grand Central« in New-York, »International« in Niagara, »Russell« in Detroit, »Sherman« in Chicago, »Walker« in Salt Lake City und »Grand« in San Francisco. Die Vorräthe an Speisen in allen diesen Häusern waren enorm, so daß es uns große Schwierigkeiten machte, auf den Speisekarten, welche 50 bis 100 verschiedene Gerichte aufzählten, dasjenige zu wählen, was wir essen wollten und dasjenige auszulassen, was uns nicht beliebte. Es ist in Amerika Sitte, unter einem Dutzend Arten Fisch, Braten, Gemüse, Pasteten u. s. w. zu wählen. Von jedem Gericht wird eine Kleinigkeit gegessen und die Ueberreste verschwinden, kein Mensch weiß wohin. Diese Mahlzeiten werden wenigstens dreimal täglich wiederholt, wozu man dann noch als Zugabe eine Abendmahlzeit in Gestalt von Thee oder Kaffee, Kuchen, Früchten u. s. w. zu sich nehmen kann. Die beste Sitte aber an Amerikanischen Gasttafeln ist die in Bezug auf die Getränke. Auf jeder Tafel stehen große Karaffen mit kaltem Wasser, und Thee oder Kaffee kann man bei jeder Mahlzeit erhalten.

Obgleich die Speisekarte auf der Rückseite ein Preisverzeichniß der Weine enthält, so ist doch Niemand verpflichtet, Wein zu trinken, und ist dies auch nicht zur Gewohnheit geworden. Der Verkauf von Getränken gehört einer eigenen Abtheilung des Hotels an und befindet sich oftmals in den Händen eines besonderen Besitzers. Wenn die Amerikaner trinken wollen, gehen sie zu diesem Zwecke, ehe sie sich in den Speisesaal begeben, an den Schenktisch; die Tafel ist aber frei von jener Sclaverei und jenem Zwang, der sich in Englischen Gasthäusern fühlbar

macht, woselbst jeder alte »heavy wet«, sobald er sich niedergelassen hat, nach Wein schreit und Jeden für verpflichtet hält, ähnliche Genüsse zu bezahlen oder denjenigen, welcher es wagt, anders darüber zu denken, mit Geringschätzung behandelt und als Sonderling betrachtet. Ich sah im »Grand Central-Hotel« zu New-York bei der Tafel vielleicht 200 Damen und Herren sitzen und bemerkte nur ein einziges Glas mit Bier und nicht eine Flasche Wein auf dem Tisch. Als ich mich bei einem intelligent aussehenden Kellner erkundigte, was man wohl von solchen dächte, die ausnahmsweise tränken, antwortete er mir: »Es sind entweder Engländer, oder sie kommen aus dem Süden.« Der jungen Dame, welche jenes einzige Glas Bier trank, sah man die Engländerin an; sie hielt sich auch nicht lange bei der Tafel auf. Das nämliche allgemeine Fehlen aller berauschenden Getränke charakterisirte sämmtliche Hotels, welche wir besuchten, und ich fühlte, daß es eine große Erleichterung für Fremde sein müßte, sich von der Nothwendigkeit, »auf das Wohl des Hauses« zu trinken, befreit zu sehen, ohne eine Ausnahmestellung einnehmen zu müssen. Diejenigen, welche glauben, sie könnten nicht leben ohne Getränke, mögen sich dieselben geben lassen, auf die Gefahr hin, von dem allgemeinen Gebrauch abzuweichen. Die Amerikaner sind frei von dem Zwang, bei Tafel trinken zu müssen. Ein Engländer bat einen Offizier unseres Dampfers, mit ihm eine Flasche Wein zu trinken, er bekam aber die Antwort: »Ich trinke niemals Wein bei Tische.« Diese Abneigung gegen das Trinken unterstützt aufs Beste den Beschluß der Vertreter von Chicago, ein Gesetz gegen das Oeffnen der Wirthshäuser an Sonntagen durchzubringen, und denselben Einfluß konnte man in San Francisco gewahren, woselbst während unseres Aufenthalts ein Gastwirth mit einer Geldbuße bestraft und, da er dieselbe nicht zahlen wollte, ins Gefängniß geworfen wurde, weil er einem Knaben unter 16 Jahren geistige Getränke verkauft hatte. Während ich durch die Vereinigten Staaten reiste, habe ich oft Berichte von Fällen gelesen, in welchen gegen Schankwirthe Prozesse anhängig gemacht wurden wegen der Verluste und Schäden, welche einzelnen Familien dadurch veranlaßt worden waren, daß die betreffenden Wirthe den angetrunkenen Ehemännern bz. Vätern derselben Spirituosen verabfolgt hatten. Die besseren Gastwirthe Amerikas bleiben im Allgemeinen von solchen Unannehmlichkeiten verschont, da sie Niemand zum Trinken bei der Tafel veranlassen.

In den Amerikanischen Hotels wird der Bequemlichkeit und Abgeschlossenheit der Damen große Aufmerksamkeit gewidmet; für dieselben sind große und elegante Salons mit besonderen Eingängen und Treppen hergerichtet, die jedoch auch von Herren, welche in Begleitung von Damen reisen, benutzt werden dürfen. Das erste Stockwerk dient gewöhnlich zu geschmackvollen Frühstücks- und Gesellschaftszimmern, für deren Benutzung jedoch eine besondere Bezahlung nicht erfolgt. Das Parterregeschoß dient zu den Geschäftszimmern des Hotels, zu Post- und Telegraphenbüreaus, Eisenbahnbillet-Verkaufsstellen, Zeitungs- und Bücherhandlungen, Barbierläden, Rauchzimmern, welche mit Schreibpulten versehen sind, zu Waschvorrichtungen, Reiseeffecten-Handlungen, Herrengarderobe-Läden, Apotheken und (gewöhnlich an einer wenig auffallenden Stelle) zu einer »drinking bar«. Jeder Fremde muß bei der Ankunft im Hotel seinen Namen in das Fremdenbuch, welches im Comtoir ausliegt, niederschreiben, und dann oder schon vorher wird ihm ein Schlafzimmer angewiesen, dessen Nummer der Buchhalter in das Fremdenbuch aufnimmt; das letztere liegt den Fremden und dem Auskunft wünschenden

Publicum zur Einsicht bereit, zu welchem Zwecke dem Publicum das Vorzimmer oder die Vorhalle geöffnet sind. Privat-Gesellschaftszimmer werden selten verlangt, und werden so die Unterhaltungskosten für dergleichen Extraeinrichtungen erspart. Gelegenheit, die Wäsche reinigen und plätten zu lassen, ist gewöhnlich in den Hotels vorhanden, doch muß man dabei sehr vorsichtig zu Werke gehen, indem die Wäscherechnungen größtentheils sehr hoch sind. In der Salzseestadt bezahlte ich 4½ Dollars für das Waschen und Abholen von 30 Gegenständen, von denen 25 aus kleinen Stücken, als Halskragen, Manchetten, Taschentüchern u. s. w. bestanden. An anderen Orten sind die Preise fast eben so hoch, als in der Salt Lake City.

Die Restaurationen auf den Routen zwischen dem Atlantischen und dem Stillen Ocean sind gewöhnlich mit jeder Art der besten Speisen, Früchte u. s. w. versehen, und die Bedienung in denselben ist eine vorzügliche. Wir waren erstaunt, auf der ganzen Eisenbahnstrecke durch die Prairie, über die Rocky mountains und auf dem Gipfel der Sierra nevada Vorräthe in großer Fülle zu finden und aufmerksame Bedienung der Kellner aller Art und Farben zu bemerken; wir fanden dort Amerikanische und Englische Männer, sauber gekleidete und anständige Mädchen, Neger jeder Schattirung und Chinesen, die von Kopf bis zu Fuß in schneeweiße Kittel gekleidet waren. Die Restaurirungswagen wurden nur zu zwei Mahlzeiten auf der Burlington- und Missouri-River-Linie angehängt, aber die drei pro Tag bestimmten Haltestellen waren im Allgemeinen zu passenden Zeiten festgesetzt. Wir hatten jedesmal reichlich 20 oder 25 Minuten Zeit zur Mahlzeit, welche 1 Dollar, mitunter auch nur 75 Cents kostete.

Auf dem Dampfer werden unsere Mahlzeiten mit äußerster Regelmäßigkeit angerichtet, unsere Aufwärter sind sämmtlich Chinesen, schnell von Begriffen, zuvorkommend bei der Bedienung und geduldig wie die Lämmer.

Wer früh des Morgens aufsteht, kann seinen Caffee von 7 bis 8 Uhr erhalten, um 9 Uhr wird ein anständiges Frühstück aufgetragen, um 1 Uhr giebt es ein Zwischenmahl, um 6 Uhr ist Diner und um 8½ Uhr wird der Thee eingenommen. Bei einer Hitze von 66 bis 72 Grad ist es übrigens ein schweres Stück, allen Ansprüchen gerecht zu werden. Unser Leben auf dem Ocean ist sehr monoton; nicht ein einziges Segel ist in Sicht gekommen, seitdem wir aus der »goldenen Pforte« Californiens ausgelaufen sind. Schaaren von fremdländischen Vögeln, mit einer Flügelbreite von wenigstens sechs Fuß, begleiteten uns eine weite Strecke, kehrten aber dann wieder um; ein halbes Dutzend Haie versuchten einmal ihre Schnelligkeit gegen die des Colorado zu erproben, wurden jedoch von uns besiegt. Drei Tage lang haben wir die ansehnliche Strecke von 206 Meilen pro Tag zurückgelegt, alles ist still und ruhig und in fünf mal 24 Stunden haben wir 1030 Meilen von den 4780 in gerader Linie nach Yokohama zurückgelegt. Unsere Einförmigkeit wurde zweimal durch den Ruf »Feuer« unterbrochen, aber es diente dies nur dazu, die Offiziere und Mannschaften zu einer Uebung zu beordern, wobei es sehr interessant war, die Chinesen durch die Lucken und Stückpforten in größter Hast hervorbrechen zu sehen, während sie Beil und Eimer ergriffen und den Schlauch auf allen Theilen des Schiffs handhabten. Unser Capitain Warsam verbindet Humanität mit der strengsten Disciplin; er inspicirt jeden Morgen und Abend das Schiff mit dem kundigsten Auge für alle Unregelmäßigkeiten. Doch von allen armen Schluckern der Welt kommt keiner den armen Chinesen gleich.

Außer uns 50 Kajütenpassagieren, einschließlich des Japanischen Fürsten nebst Gefolge, die jüngst in England waren, haben wir ungefähr 550 Zwischendeckpassagiere, von denen die meisten Chinesen sind, welche nach der Heimath zurückkehren, um von den 3- oder 400 Dollars zu leben, die sie durch Goldwaschen, Erdarbeiten, Waschen, Plätten und andere Dienstleistungen erworben haben. Alle sind still und bescheiden; nicht ein einziger roher Bursche ist unter ihnen.

Nach ungefähr 8 oder 10 Tagen gedenken wir den 180. Grad der Länge zu erreichen, wo wir dann die Antipoden von London sein werden, und ein Kalendertag auf geheimnißvolle Weise für uns verloren gegangen sein wird. Aber dieses Reisen um die Welt ist eine sehr leichte und angenehme Beschäftigung; es giebt dabei gar keine Beschwerden, und, abgesehen von der Verschiedenheit der Länge der Nächte, dem Ergebniß der täglichen Messungen Capitain Warson's und der Milde des Klimas im November, sollte man nicht glauben, daß wir uns der Linie nähern, oder es für möglich halten, daß das nächste Land, welches wir sehen werden, das des Sonnenaufganges ist.

II. Kleine Mittheilungen.

Weihnachtspostverkehr in Cöln und Deutz. Während der Weihnachtszeit im Jahre 1872 sind in den Tagen vom 18. bis 25. December bei den Postanstalten in Cöln und Deutz an Packeten zur Beförderung aufgeliefert: 26,190 Stück (gegen das Vorjahr mehr 3057), von weiterher zur Bestellung an die Empfänger im Orts- oder Landbestellbezirke eingegangen: 20,822 Stück (gegen das Vorjahr mehr 706), zur Beförderung im Transit behandelt: 72,699 Stück (gegen das Vorjahr mehr 8473).

Weihnachts-Postverkehr in Dresden. Während der Weihnachtszeit in den Tagen vom 18. bis einschließlich den 25. December 1872 sind bei den Postanstalten in Dresden an Päckereien aus dem Orte zur Beförderung aufgeliefert: 31,133 Stück, mit den Posten von weiterher zur Bestellung an Empfänger im Orts- oder Landbestellbezirke eingegangen: 30,164 Stück, zur Beförderung im Transit behandelt: 46,540 Stück.

Gegen das Jahr 1871 zeigt sich eine Zunahme der aufgelieferten Sendungen um 6650 Stück, eine Zunahme der von weiterher eingegangenen Sendungen um 1198 Stück, eine Abnahme dagegen bei den Transitsendungen um 8898 Stück. Die Abnahme bei dieser Rubrik hängt zusammen mit der Verschmelzung der Kartirungsbezirke. In Folge der letzteren Maßregel sind während der Weihnachtszeit 1872 in Dresden an Päckereien 28,510 Stück weniger umkartirt worden, als in der Weihnachtszeit 1871.

Weihnachtspostverkehr in Königsberg i. Pr. Während der Weihnachtszeit im Jahre 1872 sind in den Tagen vom 19. bis 25. December bei den Postanstalten in Königsberg i. Pr. an Packeten zur Beförderung aufgelie-

sirt: 19,228 Stück (gegen das Vorjahr mehr 1390), zur Bestellung an die Empfänger im Orts- oder Landbestellbezirke eingegangen: 14,100 Stück (gegen das Vorjahr mehr 949), zur Beförderung im Transit behandelt: 21,172 Stück (gegen das Vorjahr mehr 4801).

Die Tabaksproduction auf der ganzen Erde beträgt gegenwärtig etwa 10 Mill. Ctr., wobei Cuba mit 600,000 Ctr., die Philippinen mit 200,000, Deutschland mit 500,000 und Oesterreich mit 800,000 Ctr. betheiligt sind In Betreff der Consumtion steht Nordamerika mit 800,000 Ctr. obenan, dann folgt Oesterreich mit 750,000, der Zollverein mit 500,000, Frankreich mit 450,000, Großbritannien mit 300,000, Spanien mit 200,000, Belgien mit 45,000, Holland mit 30,000, Schweden und Norwegen mit 22,500, Italien mit 20,000 Ctr. u. s. w. Es kommt somit auf den Kopf in England 1,0, in Frankreich 1,1, in Oesterreich 2,0, in Deutschland 2,8, in Nordamerika 4,0, in Belgien 4,5 Pfund Jahresconsum.

Schmalspurige Eisenbahnen. In den »Basler Nachrichten« wird mitgetheilt, wie die gegenwärtige, d. h. die Normalspurweite der Eisenbahnen eigentlich entstanden sei.

Benjamin Curr war es, der im Jahre 1776 auf der Bahn der Sheffield-Kohlenwerke die erste Strecke mit gußeisernen Schienen ausführte, welche die Fuhrwerke in der gegebenen Spur fixirten. Es geschah dies durch das Angießen eines Randes an die Außenseite der Schienen. Von dieser primitiven Construction rührt sonderbarer Weise das eigenthümliche Maß der Spurweiten der Europäischen Eisenbahnen her, indem sie die Gewohnheit herbeiführte, die Spur von Außenkante zu Außenkante der Schienen zu messen. Da nun die Englische Straßenwagenspur 5 Fuß betrug, so führte sich dieses Maß auch später auf die Schienen mit flachem Kopfe über, so daß sich als Lichtmaß zwischen denselben 4 Fuß 8½ Zoll Englisch oder 1,436 Meter ergab, welches das allgemein gebräuchliche blieb.

Also die regierende Spurweite verdankt ihr Maß dem Zufall, und hätte dieser anders bestimmt, so wäre auch die gepriesene Einheit auf anderem Fuße geboren.

Im gleichen Artikel werden über bestehende Einzelnstrecken und bereits ausgeführte oder im Bau begriffene schmalspurige Bahnen Notizen gegeben. Bei den Lokalbahnen Norwegens sind die Baukosten per Kilometer je nach den Verhältnissen zu 55,000 Frs., 67,000 Frs. und 80,000 Frs., die Betriebskosten, Alles per Kilometer zu 2000—2600 Frs. angegeben worden.

Die Gesammtlänge der schmalen Spur in Norwegen wird nach Vollendung der im Bau begriffenen und projectirten Linien 810 Kilom. und in Schweden 379 Kilom., in beiden Landen zusammen 1189 Kilom. betragen.

In Rußland sind in Betrieb und Bau bereits 319 Werst und projectirt 460 Werst, und in den größeren Englischen Locomotiv- und Wagenfabriken trifft man in großer Zahl Locomotiven und Wagen für schmalspurige Bahnen der verschiedensten Gegenden des Continents an und zwar Constructionen, die an Bequemlichkeit und Eleganz den normalspurigen nicht nachstehen.

Nach langem Streit in Wort und Schrift über die Größe der neuen Spurweite für Ostindien entschied man sich für die Meterspur und bezeichnet dieselbe

dort als Normalspur. Die für die Eigenthümlichkeiten dieses Landes bestimmten Wagen sind mit dem entsprechenden Comfort ausgerüstet; so haben ein Theil der Wagen I. Klasse ein Badekabinet, doppeltes Dach mit Luftdurchgang zwischen beiden, sehr leicht gepolsterte Sessel und dergleichen Bequemlichkeiten und sollen die Wagen III. Klasse per Platz größere Räumlichkeiten bieten, als diejenigen der breiten Spur.

Im Westen von Amerika, wo wegen dünner Bevölkerung in armen oder langen Strecken Landes die Nothwendigkeit oblag, wohlfeil zu bauen und zu betreiben, wurden großartige Erfolge in der Anlage schmalspuriger Bahnen erzielt. Nicht nur werden fast alle projectirten Linien mit 3 Fuß Englischer Breite angelegt, sondern auch bereits vollendete Strecken werden von der früheren breiten Spur auf die schmale Spur gebracht, so z. B. die Colorado-Centralbahn (die von Denver ausgeht) mit ihren Verlängerungen.

Die nördliche Utahlinie von Ogden nach Montana, die Strecke Leavenworth-Denver, ca. 975 Kilom., die große südliche Pacificbahn, die von Texas ausläuft, befinden sich sämmtlich im Stadium der Vorbereitung und finden fast in allen Staaten von Massachusetts bis Kalifornien Nachahmung, sowohl für Haupt- als Zweigbahnen.

Ebenso überraschend ist der Fortschritt der schmalen Spur im Osten. Terre-Haute wird mit Cincinnati verbunden, die Pennsylvanische Centralbahn errichtet Zweigbahnen, die Arkansas-Centralbahn wird auf enge Spur gebracht, während directe Verbindungen zwischen St. Louis und Newyork, sowie andererseits zwischen den Kohlenfeldern Pennsylvaniens und Neu-Englands in Vorbereitung sind.

Die Denver-Rio-Grandebahn, als die erste schmalspurige Hauptlinie, bietet das meiste Interesse. Sie geht von Denver, einer der neuen Städte des Westens, vor Jahren noch kaum bestehend und gegenwärtig Knotenpunkt von 5 Eisenbahnlinien, über den Colorado River, 8000 Fuß über Meer, mit Berührung einiger wichtiger Städte Mexikos, nach der Stadt Mexiko und hat eine Länge von 1057 Kilom. Während die breite Kansas-Pacificbahn, obgleich von denselben Ingenieuren und theilweise Unternehmern erbaut, 67,587 Frs. per Kilom. kostete, beträgt die Bausumme dieser Linie nur 43,027 Frs. per Kilom.

Die Schienen der bereits eröffneten Strecke wiegen ca. 10 Pfund per laufenden Fuß, die Lokomotiven 240—320 Ctr., die Personenwagen fassen 34 Personen, die Güterwagen sind 40 Ctr. schwer, mit einer Tragfähigkeit von 100 Ctr. Die Breite der Wagen ist 7 Fuß 1 Zoll bei einer Höhe von 10 Fuß 1 Zoll über den Schienen.

Die directe Belgisch-Amerikanische Post wird gegenwärtig durch die Dampfer des Britischen Rheders Ryde von Antwerpen nach New-York befördert. Vor Kurzem hat die Belgische Regierung ein Submissionsverfahren eingeleitet, um nach Ablauf des jetzigen Vertragsverhältnisses die Besorgung des transatlantischen Postdienstes auf dieser Linie anderweitig zu vergeben. Hauptbedingungen für dessen Uebernahme sind: 15jährige Contractszeit mit der Maßgabe, daß beiden Theilen die Kündigung 12 Monate vor Ablauf des zehnten Contractsjahres freisteht; Transportvergütung im Maximum bis 500,000 Frcs.

Mit Bezug auf die Errichtung einer Indischen Packetpost, melden die Times, ist die Peninsular und Oriental-Dampfschifffahrts-gesellschaft vom Generaldirector der Ostindischen Posten ermächtigt worden, Packete zur Beförderung von England nach irgend einem Postort oder einem District des Britisch-Indischen Reichs zu dem gleichmäßigen Satze von 1 Schilling 4 Pence per Pfund oder Bruchtheil eines Pfundes anzunehmen. Diese Gebühr deckt die Kosten des Transports von London an die Adresse in Indien und muß entweder vorausbezahlt oder bei der Ablieferung entrichtet werden.

Die schnellste Reise zwischen Nordamerika und Europa hat neuerdings der Postdampfer »Baltic« von der White Star Line gemacht, welche den Postdienst zwischen New-York und Liverpool versieht. Der »Baltic« brauchte zur Zurücklegung der Strecke von New-York (Sandy Hook) bis Queenstown nur 7 Tage und 20 Stunden.

London-Bombay. Die Verbindung Englands mit Indien ist eine unerschöpfliche Quelle von immer neuen Projecten. Der Suezcanal, gegen welchen sich die Engländer so lange sträubten, erscheint ihnen jetzt als sehr vortheilhaft, aber es liegt auf der Hand, daß noch kürzere Wege ausgemittelt werden könnten. Ein Italienischer Ingenieur, Herr A. Zimello in Vicenza, hat ein Doppelproject für schnellere Verbindung zwischen London und Bombay entworfen, von welchem er den verschiedenen dabei interessirten Staaten und darunter auch dem Deutschen Reich Mittheilung gemacht hat. Das Project des Herrn Zimello bewegt sich nur in sehr allgemeinen Linien und wird jedenfalls einer genauen Prüfung bedürfen, indessen sind die geographischen Bedingungen im Großen doch grundlegend für jenen Plan. Der nächste Weg von London nach Bombay geht über

Paris, Lyon, Turin, Bologna, Ancona, Brindisi — Adriatisches Meer — Balona, Salonich, Constantinopel, Bagdad, Persischer Meerbusen, Ocean (Summa 8905 Kilometer, 13 Tage 16 Stunden Zeitdauer), oder

Paris, Lyon, Turin (wie oben), Mailand, Verona, Messina, Triest, Belgrad, Constantinopel, (dann wie oben) Bagdad, Bombay, welcher noch 35 Kilometer kürzer ist. Der Verfasser berechnet den Zeitgewinn gegenüber der Reise auf der jetzigen Straße über Brindisi und Suez, welche 21 Tage 7 Stunden dauert, auf 7 Tage 15 Stunden, und wenn davon auch noch etwas abgehen dürfte, so bleibt es doch richtig, daß in der von ihm vorgeschlagenen Richtung der nächste Weg zwischen England und seinen Indischen Besitzungen zu suchen sein wird.

Neues aus Nordamerika. Eine neue Deutsche Kolonie wurde Juni 1872 an den Ufern des Purgatory im südlichen Colorado gegründet. Herr Baschor, der Pastor einer etwa 35 Familien starken Gemeinde, hat die Ländereien für die Niederlassung angekauft. Die Leute kommen aus Tennessee und sind sogenannte Deutsche Baptisten.

Das Signaldepartement errichtet einen Beobachtungsposten auf Pikes Peak in Colorado, 14,000 Fuß über der Meeresfläche. Eine Telegraphenleitung wird nach dem Gipfel gelegt.

Präsident Grant über den Civildienst. Die Botschaft des Präsidenten der Vereinigten Staaten vom 2. December v. J., aus welcher wir schon in Nr. 1 des »Postarchivs« einen Auszug mitgetheilt haben, schließt mit einer Klage des Präsidenten über den Zustand des Civildienstes. Er sagt in dieser Beziehung: »Ein ernstes Verlangen ist empfunden worden, Mißbräuche abzuschaffen, welche in dem Civildienst des Landes aufgeschossen sind und die fehlerhafte Methode der Anstellungen zu verbessern. Bisher sind Bundesbeamtungen zu sehr als Belohnungen für gewisse Dienste betrachtet worden. Unter der Autorität des Congresses sind Richtschnuren festgestellt worden, um das Innehaben eines Amtes und den Anstellungsmodus zu reguliren. Es kann nicht erwartet werden, daß irgend ein System von Regeln ganz wirksam ist und sich als ein Uebel gegen die bestehenden Uebelstände erweist, so lange sie nicht durch die Praxis erprobt und nach den Bedürfnissen des Dienstes amendirt sind. Während meiner Amtsdauer soll es mein ernstes Bestreben sein, die Regeln so anzuwenden, um die größtmögliche Reform in dem Civildienst der Regierung zu erreichen, aber die directe Wirksamkeit des Congresses ist dazu nöthig, die Ausführung dieser Regeln auch für meinen Nachfolger bindend zu machen und ich hoffe, daß die Erfahrung des vergangenen Jahres, zugleich mit einer geeigneten Gesetzgebung des Congresses eine genügende Lösung dieser Frage herbeiführen und im öffentlichen Dienste für alle Zeit eine praktische Methode, zuverlässige und tüchtige Beamten und Angestellte zu erhalten, sichern wird.

Die Einwanderung nach Texas. Von allen Südstaaten hat Texas offenbar die größte Zukunft. Klimatische und Bodenverhältnisse sind so günstig, daß Texas immer den Hauptanziehungspunkt für die Einwanderung bilden muß. Nach den letzten halbjährigen Berichten des Texanischen Staats-Einwanderungs-Commissairs Löffler in Houston betrug die Anzahl der über Galveston angekommenen Einwanderer vom 1. Januar bis 30. Juni 1872 18,764 Personen.

Weit umfangreicher jedoch ist jener Einwanderungsstrom, der sich zu Lande via Red-River und auf anderen Straßen nach jenem Staate zieht und der in Löffler's Bericht auf die überraschend große Zahl von mehr als 30,000 Einwanderern in der Zeit der genannten sechs Monate angeschlagen wird. Dabei ist noch in Anschlag zu bringen, daß die Reise über Land eine der unangenehmsten und beschwerlichsten ist, und sich die Anzahl der Einwanderer auf der genannten Route noch wesentlich steigern wird, wenn erst die Eisenbahnen ein rasches, bequemes und billiges Beförderungsmittel nach jenem Staate hin bilden werden. Herrn Löffler's Bericht nimmt die im ersten Halbjahre im Staate angelangten Einwanderer auf 50,000 an, so daß auf das Jahr etwa Hunderttausend Einwanderer, also eine ganz respectable Zahl, kommen würden.

(Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde.)

Zur Verbindung Konstantinopels mit der Asiatischen Küste mittelst eines unterseeischen Tunnels durch den Bosporus hat sich eine Englisch-Türkische Gesellschaft gebildet, welche die Absicht hat, ein Rohr von 10 Fuß Durchmesser im Lichten, das aus zwei concentrischen, 8 Zoll von einander abstehenden Röhren von viertelzölligem Kesselblech besteht, in einer Tiefe von etwa 36 Fuß unter dem Wasserspiegel so anzubringen, daß die Schifffahrt nicht behindert wird. Die gesammte Länge dieses Tunnels würde etwa 1200 Fuß betragen. Die beiden Röhren sollen entweder von einander abgesteift, oder durch eine Fütterung von Holz getrennt werden. Das Gewicht des Rohres würde etwa 12,000 Ctr., das der Fütterung und der Ausfüllung auf der Sohle 34,000 Ctr., das größte Gewicht eines durchgehenden Eisenbahnzuges 8000 Ctr., der Auftrieb aber 54,000 Ctr. betragen. Da hiernach der Auftrieb größer ist, als das Gewicht des unbelasteten Rohres, so würde letzteres durch eine Anzahl am Meeresgrunde festgeankerter Ketten niederzuhalten sein, während durch die höchste zulässige Belastung noch keine Senkung hervorgebracht wird. Bedeutend länger als dieser Röhrentunnel ist der Tunnel, welchen der Italienische Ingenieur Carlo Navone unter der Meerenge von Messina projectirt hat, um die Eisenbahnverbindung zwischen Sicilien und dem Italienischen Festlande herzustellen. Er soll durch feste Felsmassen, die sich nach Navona's Angabe unter dem Meeresbett hinziehen, gesprengt werden und einen Durchmesser von 9 Meter erhalten; seine Länge würde 8500 Meter betragen. Die gesammten Kosten mit Inbegriff der Verbindungsbahnen in Messina und Reggio werden auf 37,620,000 Pfd. Strl. veranschlagt.

Persische Bahnprojecte. Dem Baron von Reuter ist vom Schah eine Concession zur Anlegung von Eisenbahnen, Kanälen, Tramway's, Ausbeutung der Minen, in ganz Persien ertheilt worden, welche demselben am 24. November in London von der Persischen Gesandtschaft feierlich übergeben wurde. Die Concession, welche große Privilegien gewährt, ist ausschließlich und definitiv für eine Dauer von Jahren. Zunächst liegt es in der Absicht des Baron Reuter, eine Eisenbahnlinie vom Caspischen Meere bis zum Persischen Golf zu bauen, um einerseits das Land mit Rußland, andererseits mit Indien und dem Mittelländischen Meere zu verbinden. Die betreffenden Ingenieure sind bereits ernannt und werden in Kurzem abreisen. Da das Innere Persiens ein Tafelland ist, und die Gebirgskette, welche das Caspische Meer vom Festlande trennt, umgangen werden kann, ohne einen erheblichen Umweg nach Teheran zu machen, bietet Persien der Anlegung von Eisenbahnen keine besonderen Schwierigkeiten. Die Minen Persiens sind außerordentlich reich an Kohlen, Kupfer, Zinn, Eisen und edlen Metallen. Die Canalisation ist von höchster Wichtigkeit, da es an großen Flüssen fehlt und der Mangel an Wasser in trockener Jahreszeit sehr fühlbar wird. Da Persien durch seine geographische Lage die große Straße zwischen Europa und Asien ist, die, wenn einst mit dem Europäischen Eisenbahnnetz verbunden, eine directe Linie bilden wird, welche England mit seinen Ostindischen Besitzungen in unmittelbare Verbindung bringt, so hat die vom Parlament niedergesetzte Commission zur Prüfung dieser Eisenbahnfrage sich für die sofortige Inangriffnahme einer Eisenbahn von Constantinopel nach Bagdad längs dem Euphrat-Thal bis zum Persischen Golf entschieden. Der Bau ist nur eine Frage der Zeit.

Aus dem Jahresbericht des Deutschen Konsulats zu Trapezunt für 1871. Für den Handelsverkehr von Trapezunt beginnt die fast bis Tiflis vollendete und von Poti ausgehende Eisenbahn schon jetzt starken Einfluß in den bedeutenderen merkantilischen Kreisen auszuüben. Die Waaren des Europäisch-Kaukasisch-Persischen Handels nehmen immer mehr den Weg über die Städte Poti, Tiflis und Täbris, und wird dies voraussichtlich nach der, wie allgemein verlautet, im September dieses Jahres stattfindenden Eröffnung der ganzen Bahnstrecke vom Schwarzen Meere bis Tiflis in noch erhöhterem Maßstabe der Fall sein. Auch sollen schon mit Bezug auf diese Aenderung der Waarenroute mehrere bedeutende hier ansäßige Persische Kaufleute die Absicht haben, ihren Wohnsitz nach Poti zu verlegen. Dem gegenüber thut die Türkische Regierung so gut wie gar nichts, um den Persischen Handel auf der alten Linie Trapezunt-Erzerum zu erhalten. Die von hier nach dem Innern führende Straße ist noch nicht weiter, als bis Erzerum vollendet, und noch dazu so vernachlässigt, daß in Folge von Erdrutschen, Verschüttungen u. s. w. dieselbe stellenweise ganz unpraktikabel geworden ist. Auch ist noch nichts geschehen für Errichtung einer Fahrpost bis Erzerum; der Postdienst wird vielmehr auf dieser Strecke noch immer durch reitende Tartaren versehen. Der schon längst projectirte, so dringend nothwendige Hafenbau von Trapezunt ist noch nicht in Angriff genommen, und hat es fast den Anschein, als ob das Unternehmen gänzlich aufgegeben sei. Unter solchen Umständen ist es unvermeidlich, daß Trapezunt in Bezug auf seine commerzielle Bedeutung immer mehr zurückgeht, wie dies denn auch thatsächlich wahrzunehmen ist.

Gegenüber dieser Vernachlässigung der eigenen Interessen seitens der Türkischen Regierung gehen die eifrigen Bestrebungen Rußlands bezüglich der Türkei dahin, in diesem Lande und zunächst in den diesseitigen Grenzprovinzen einen immer größeren Einfluß zu gewinnen. So ist Anatolien und besonders das Küstenland des Schwarzen Meeres in reichem Maße mit Russischen Konsuln und Konsular-Agenten versehen, welche sich, gegenüber den Türkischen Behörden, eine so wichtige Stellung zu erwerben gewußt haben, daß sie an Einfluß kaum hinter diesen selbst zurückstehen. Ferner soll die Russische Regierung die Absicht haben, nachdem der Hafenbau von Poti dem Anscheine nach als nicht ausführbar sich herausgestellt, Batum, den besten Hafen des Schwarzen Meeres, für sich zu gewinnen, und ist es allgemein hier verbreitete Ansicht, daß Unterhandlungen wegen käuflicher Ueberlassung dieses Punktes an Rußland im Gange seien. Die Erwerbung Batums — von wo aus durch eine Zweigbahn leicht die Verbindung mit der Bahnstrecke Poti-Tiflis hergestellt werden könnte — würde allerdings bezüglich des Europäisch-Kaukasisch-Persischen Handels für Rußland von der höchsten Wichtigkeit sein, und, zusammengenommen mit dem Besitz des Hafens von Sebastopol, jene Macht so zu sagen zur Beherrscherin fast des ganzen Schwarzen Meeres machen.

III. Literatur des Verkehrswesens.

2. M. Freih. von Kübeck, Amerikanisches Communicationswesen, Reiseskizzen aus den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Wien 1872. Gr. Oct. 66 S.

Die Eigenthümlichkeit der großen Republik des Westens, die Einwirkung der Staatsgewalt auf die allernothwendigsten Functionen zu beschränken, prägt auch der Entwickelung des Nordamerikanischen Eisenbahnwesens einen von den Europäischen Verhältnissen abweichenden Charakter auf. Ausschließlich der Privatassociation überlassen, durch keine Staatsaufsicht controlirt, hat das Eisenbahnwesen in den Vereinigten Staaten in rapidem Wachsthum eine ungeheuere Ausdehnung erreicht. Die Länge des Schienennetzes der Union kommt fast derjenigen sämmtlicher Europäischen Länder gleich; auch die Frequenz des Personenverkehrs, namentlich aber die Massenbeförderung von Gütern nimmt in staunenswerthen Dimensionen zu. Dem Riesenwerke der Pacificbahn, welche die Küsten des Atlantischen und des Stillen Oceans verbindet, beabsichtigt man Parallellinien zur Seite zu stellen; die Kühnheit des Amerikanischen Bausystems, des bei der Ueberschienung des Mount Washington, der Vorgängerin der Rigibahn, Steigungen von 1 zu 3 sich zu überwinden getraute, schreckt vor keiner Schwierigkeit zurück. Nirgends beweist die Locomotive sich so einleuchtend als Trägerin der Cultur wie in jenen weiten Gebieten, wo wir unter ihrem Einfluß in der Einsamkeit der Prärien, in der Wildniß der Urwälder, in unwegsamen Sümpfen und Gebirgen wie mit einem Zauberstabe menschliche Niederlassungen entstehen und in kürzester Frist zu volk- und verkehrreichen Städten erblühen sehen. Diesem lichten Bilde fehlt aber keineswegs der Schatten. Riesige Vergeudung von Kapitalien durch zweckwidrige und systemlose Anlage des Bahnnetzes, Vernachlässigung der nothwendigsten Sicherheitsrücksichten beim Bau und beim Betriebe der Bahnen, Ausbeutung des Spekulationstriebes bis zu offenkundigen Betrügereien von colossalem Umfang, völlige Hintenansetzung der öffentlichen Interessen gegen mercantile und private: das sind die Urtheile, die aus einem Chor widersprechender Stimmen der heimischen wie der fremden Literatur über die Eisenbahnzustände Amerikas überwiegend zu unserm Ohr bringen und die auch dem wärmsten Lobredner der dortigen Verhältnisse einige Zurückhaltung auferlegen.

Zu den unbedingten Anhängern der Amerikanischen Entwickelung ist der Verfasser des vorliegenden Schriftchens, der sich über dieselbe aus eigener Anschauung in einer Reihe leichter Skizzen verbreitet, nicht zu zählen. Er ist nicht blind für die Gefahren, welche den öffentlichen Verkehrsinteressen durch die enorme Anhäufung von Macht, Kapital und persönlichem Einfluß in den Händen von Privatgesellschaften drohen. Er bestätigt auch für Amerika, daß der Hinweis auf die Wirkungen der Concurrenz, mit welchem die Theorie diesen Gefahren bis vor Kurzem zu begegnen pflegte, ein gänzlich unzutreffender ist. Dort wie in Europa haben es vielmehr die Gesellschaften verstanden, die Concurrenz theils durch Abschluß von Cartellverträgen, theils durch Ankauf der Neben- und Hülfslinien unwirksam zu machen. Auch in Amerika ist es dahin gekommen, daß das ungeheure

Eisenbahnnetz sich in dem Besitze einer verhältnißmäßig geringen Zahl großer Gesellschaften befindet, welche in Folge dessen den Verkehr und das Güterleben der Union beherrschen. Andererseits erkennt Herr v. Kübeck an, daß diese Entwickelung dem gesammten Charakter der Amerikanischen Staatseinrichtungen entspricht, daß sie, wie diese, ihre letzte Erklärung in den unermeßlichen Raumverhältnissen der Republik und in dem rastlosen Streben findet, das ungeheure Gebiet möglichst schnell der Cultur zu erschließen.

Das kleine Werkchen, dessen anspruchslose Darstellung mehr durch die Frische der Eindrücke, als durch eingehende und übersichtliche Behandlung der erörterten Fragen Interesse gewinnt, enthält nach einer Einleitung, die vorzugsweise das Aeußere der Amerikanischen Bahneinrichtungen, auch durch Abbildung einzelner Verkehrsmittel, zu veranschaulichen sucht, in zwangloser Reihe Bemerkungen über die geschichtliche Entwickelung des Amerikanischen Canal- und Eisenbahnwesens, über Anlagekosten, Organisation, Construction und Verwaltung der Bahnen, über den Güterverkehr und die Betriebskosten. Die statistischen Nachweisungen sind dem als zuverlässig bekannten Werke von Henry V. Poor: »Manual of the Railroads of the United States 1869 and 1870« entlehnt. Bei dem Abdruck der Tabelle, welche das Gebiet, die Bevölkerung und die Bahnmeilenzahl der Unionsstaaten nach dem Stande vom 1. Januar 1869 nachweist, ist die Ueberschrift der Staatengruppen durchweg an die unrichtige Stelle gerathen, so daß in Folge dessen die Mittelstaaten (New-York u. s. w.) als Neu-England-Staaten, die Weststaaten (Ohio ꝛc.) als Mittelstaaten, schließlich die Staaten am Stillen Ocean, Californien, Nevada und Oregon, als Südstaaten fungiren: ein Irrthum, der den Verfasser dahin geführt hat, die letztere Staatengruppe im Texte als »Südstaaten an der Küste des Stillen Oceans« zu bezeichnen.



Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Katzler.

Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Deutsches Postarchiv.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 5. Berlin, März. 1873.

I. Actenstücke und Aufsätze.

14. Der Postarmen- und Unterstützungsfonds der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

Von Herrn Postrath Wittko in Hannover.

II.

(Schluß.)

Im Jahre 1822 hatte der Regierungs- und Schulrath von Türck, unter Mitwirkung mehrerer anderer, edeldenkender und einflußreicher Männer, insbesondere auch des damaligen Geheimen Postraths Schmückert, das Civil-Waisenhaus in Potsdam zu dem Zwecke gestiftet, darin vaterlosen Söhnen solcher Beamten des Staates und der Kommunen aus jeglichem Fache, welche zu ihrer Wirksamkeit eine sorgfältigere Bildung bedurft haben, unentgeltlich freien Unterhalt und eine möglichst vollkommene Erziehung zu gewähren. Die Statuten dieser Stiftung erhielten unter dem 21. Februar 1825 die Allerhöchste Bestätigung. Der Geheime Postrath Schmückert brachte nunmehr bei Herrn von Nagler in Vorschlag, bei dem Civil-Waisenhause, nach dem Vorgange einiger anderer Staatsbehörden, durch Einzahlung eines Capitals von 3000 Thlrn. auch für Söhne der Postbeamten, sowohl des General-Postamts- als der Provinzial-Postbeamten in der ganzen Monarchie, eine Zöglingsstelle zu stiften, und das Recht der Wahl des Zöglings bei

jedesmaliger Erledigung der Stelle auf immerwährende Zeiten dem Chef des Postwesens beizulegen. Der Vorschlag fand bei Herrn von Nagler das bereitwilligste Entgegenkommen, und es wurde im Frühjahr 1826 durch Einzahlung von 3000 Thalern aus den disponiblen Mitteln des Postarmenfonds die erste Zöglingsstelle für Söhne von Postbeamten bei dem Civilwaisenhause in Potsdam errichtet. Der erste Waisenknabe, welchem die Wohlthat der Poststiftung zu Theil wurde, war der zweite Sohn des 1826 verstorbenen Ober-Postsecretairs S. in Hamburg. Der ehemalige Zögling lebt jetzt, nach den dem Waisenamte zugegangenen Mittheilungen, in guten Verhältnissen als angesehener Kunsttischler in Constanz am Bodensee.

Während der Amtsverwaltung des General-Postmeisters von Nagler wurden in den Jahren 1828 bis 1838 bei dem Civilwaisenhause noch fünf Postzöglingsstellen unter gleichen Bedingungen, wie die erste Stelle, errichtet. In dieselbe Zeit fällt die Stiftung von sechs Postzöglingsstellen bei der Waisenversorgungsanstalt in Klein-Glienicke, welche letztere der edle Stifter des Potsdamer Civilwaisenhauses, Regierungs- und Schulrath von Türck, im Jahre 1831 errichtet hatte, um den verwaiseten Söhnen von Bürgern, Eigenthümern, Gewerbetreibenden, Schullehrern, unteren Staats- und Communalbeamten eine dem Stande und Berufe ihrer Väter angemessene Erziehung zu geben und sie für einen hierzu in gehöriger Beziehung stehenden, ihren Fähigkeiten und äußeren Verhältnissen entsprechenden Lebensberuf vorzubereiten. Für diese sechs Zöglingsstellen wurde aus der Postarmenkasse an die Waisenversorgungsanstalt ein Capital von im Ganzen 15,000 Thlrn. ausgezahlt. Später, im Jahre 1852, erfolgte sodann noch die Errichtung je einer siebenten Zöglingsstelle sowohl bei dem Civilwaisenhause in Potsdam als auch bei der Waisenanstalt in Klein-Glienicke gegen Einzahlung von 4300 Thlrn. und bz. 3000 Thlrn. aus den disponiblen Ueberschüssen der Postarmenkasse.

Ueber die ausgezeichnete Organisation der genannten beiden Waisenversorgungsanstalten sei hier Folgendes erwähnt. Die Zöglinge müssen bei der Aufnahme mindestens 8 Jahre alt sein, und dürfen das 14. Lebensjahr nicht überschritten haben. Sie verbleiben in der Anstalt in der Regel bis zum 15. oder 16., nach Umständen auch bis zum 17. oder 18. Lebensjahre. Die Zöglinge haben gemeinsame Wohnung und Beköstigung. Die Speisen sind einfach, aber kräftig und nahrhaft. Bei den Mahlzeiten sind stets mehrere Familienglieder der Anstaltsbeamten zugegen, um den Zöglingen Gelegenheit zu geben, sich in den Umgangsformen des geselligen Lebens zu bilden. Die Kleidung ist anständig, reinlich und frei von äußeren Abzeichen. Auf die gesunde und kräftige Entwickelung des Körpers wird durch häufige Turnübungen, Schwimmunterricht u. s. w mit besonderer Sorgfalt Bedacht genommen. Der Gesundheitszustand der Zöglinge ist im Durchschnitt sehr befriedigend. Das Potsdamer Waisenhaus hat seit seinem Bestehen noch keinen Zögling während seines Aufenthalts in der Anstalt durch den Tod verloren. Die Zucht ist streng, aber frei von übertriebenem Zwange, und findet in der wahrhaft liebevollen und väterlichen Fürsorge, welche die Mitglieder des Waisenamtes den Zöglingen zuwenden, einen besonders wohlthuenden Ausdruck. Die Zöglinge haben freien Zutritt zu den Familien der Anstaltsbeamten, sowie der Vorstandsmitglieder. Den Schulunterricht empfangen die Zöglinge des Civilwaisenhauses in den öffentlichen Schulen Potsdam's, und zwar, je nach der Art und dem Grade ihrer Anlagen und Fähigkeiten, im Gymnasium, in der Realschule,

in der Provinzialgewerbeschule oder in der höheren Bürgerschule. Für die Zöglinge des Waisenhauses in Klein-Glienicke besteht eine besondere, hauptsächlich auf den Elementarunterricht berechnete Anstaltsschule. Ueber den Schulunterricht wird den Zöglingen dieser letzteren Anstalt noch Unterweisung in Garten- und Feldarbeiten, in der Bienenzucht, im Tischlern, Schlossern u. s. w. ertheilt. Zöglinge, welche sich in Klein-Glienicke durch Fleiß und gute Anlagen besonders auszeichnen, werden, um ihnen eine weitergehende Ausbildung zu Theil werden zu lassen, in das Civilwaisenhaus in Potsdam übernommen. Die Bestimmung des künftigen Berufes der Zöglinge steht der Anstalt zu, jedoch mit Berücksichtigung der Fähigkeiten und eigenen Neigung der Knaben, und nach desfallsiger Vereinigung mit der vormundschaftlichen Behörde. — Beide Anstalten haben seit ihrer Errichtung ungemein segensreich gewirkt. Viele ihrer Zöglinge sind zu einträglichen und ehrenvollen Stellungen gelangt, und beweisen ihre Dankbarkeit dadurch, daß sie mit der Anstalt dauernde Verbindungen unterhalten und derselben durch Zuwendungen zu ihrer weiteren Entwickelung behülflich sind.

Die oberste Postbehörde hat sich übrigens nicht auf die bloße Stiftung der Zöglingsstellen für Waisen von Angehörigen ihres Ressorts und auf die Auswahl unter den Bewerbern um jene Stellen beschränkt; sie gewährt ihren Stipendiaten, je nach den Umständen, auch noch sonstige Erleichterungen, und verfolgt den Entwickelungsgang der Zöglinge während ihres Aufenthalts in der Anstalt mit lebhaftem Interesse. Nach den Statuten der in Rede stehenden Waisenanstalten hat jeder Zögling bei der Aufnahme eine gewisse Ausstattung mitzubringen, darunter ein vollständiges Bett nebst zugehöriger Wäsche, doppelte Kleidung, ein Paar Stiefel, ein Paar Schuhe, eine bestimmte Anzahl von Hemden, Strümpfen, Servietten, Handtüchern, einen Koffer, ein Reißzeug, ein Schreibepult u. s. w. Die Anschaffungskosten dieser Gegenstände übersteigen zusammen den Betrag von 100 Thlrn. Um nun den Müttern bz. den Vormündern der Zöglinge hierbei eine Erleichterung zu gewähren, sind für jede Postzöglingsstelle auf Kosten der Postarmenkasse ein Bett, Servietten, ein Reißzeug und ein Schreibpult als Inventarienstücke angeschafft; die Unterhaltung dieser Gegenstände, sowie die Ergänzung nach stattgehabter Abnutzung erfolgt gleichfalls für Rechnung der Postarmenkasse. In Fällen besonderer Bedürftigkeit übernimmt die Postarmenkasse auf ihre Rechnung auch die Beschaffung der sonstigen Ausstattungsgegenstände für die Zöglinge. Alljährlich im Beginn des Monats December machen die Waisenanstalten dem General-Postamte Mittheilung über die Führung und die Leistungen der Stipendiaten, unter Beifügung der Schulzeugnisse. Das General-Postamt nimmt alsdann jedesmal Veranlassung, den Zöglingen kleine Geschenke (gute Bücherwerke, Messer, Tuschkasten, Schlittschuhe, Reisetaschen u. s. w.) zu bewilligen, welche am heiligen Weihnachtsabende beim geputzten Christbaum den Kindern beschеert werden. In einzelnen Fällen sind Zöglingen, welche sich besonders gut geführt hatten, bei ihrem Ausscheiden aus der Waisenanstalt noch entsprechende Beträge zu ihrer Ausstattung aus der Postarmenkasse bewilligt worden.

Die Erfahrungen, welche die Postverwaltung an ihren Stipendiaten gemacht hat, sind im großen Ganzen sehr befriedigend. Mit Genugthuung darf constatirt werden, daß in den Jahresprotokollen des Civilwaisenhauses zu Potsdam unter den durch gute Führung und Fleiß ausgezeichneten Zöglingen sich stets die Namen von 3—4 Poststipendiaten verzeichnet finden. Im Ganzen sind bisher in

das Civilwaisenhaus zu Potsdam 40, und in die Waisenanstalt in Klein-Glienicke 66 Söhne von Postbeamten bz. Unterbeamten aufgenommen worden. Von den erstgedachten 40 Zöglingen haben etwa 10 nach bestandenem Abiturientenexamen sich Universitäts- oder akademischen Studien gewidmet; die übrigen sind, soweit sie die Anstalt bereits verlassen haben, Postbeamte, Kaufleute, Landwirthe geworden. Die von Klein-Glienicke entlassenen Zöglinge haben sich hauptsächlich dem Handwerker-, Lehrer- oder Soldatenstande, einzelne auch der Landwirthschaft gewidmet.

An dieser Stelle sei zugleich erwähnt, daß die Postverwaltung sich seit dem Jahre 1838 auch bei der Königlichen Waisen- und Schulanstalt zu Bunzlau das Recht zur Besetzung zweier Zöglingsstellen gegen Entrichtung eines regelmäßigen Beitrages gesichert hat, und daß ferner seit dem Jahre 1867 bei dem Wilhelmsstift für hülfsbedürftige Wittwen und Jungfrauen der gebildeten Stände in Charlottenburg durch Einzahlung eines Capitals von 3000 Thlrn. aus der Postarmenkasse zwei Freistellen errichtet worden sind.

Kehren wir nun zu dem Ausgangspunkte der vorstehenden Darstellung über die Zöglingsstellen, dem Anfange der dreißiger Jahre des Jahrhunderts, zurück, so findet sich zunächst zu erwähnen, daß vom Jahre 1832 ab in den Rechnungen über den Postarmenfonds auch Stipendienbeträge in Ausgabe erscheinen, welche an besonders befähigte Söhne unbemittelter und niedrig besoldeter Postbeamten als Beihülfen zu Universitäts- oder akademischen Studien gewährt wurden. Diese Stipendien betrugen anfangs zusammen 200 Thlr. jährlich, erreichten später die Höhe von 500 Thlrn. jährlich, kamen dann aber in der ersten Hälfte der Sechsziger Jahre, als der eigentlichen Bestimmung des Postarmenfonds zu fern liegend, in Wegfall.

Von Zuwendungen, welche der Postarmenkasse aus den Kreisen der Postbeamten zu Theil wurden, ist aus dieser Zeit hauptsächlich die Stiftung des Postmeisters von Pirch in Neuenburg in Westpreußen anzuführen. Derselbe vermachte im Jahre 1835 der Postarmenkasse ein Hypothekeninstrument über 300 Thlr. mit der Bedingung, daß der Zinsertrag, bis auf 1 Thlr. jährlich, zu Unterstützungen für Wittwen von Postillonen der Posthalterei in Neuenburg verwendet werden sollte. Der Betrag von 1 Thlr. sollte den Postillonen in Neuenburg als Geschenk verabreicht werden, welche dafür alljährlich am Sylvester, dem Namenstage des Stifters, zur Erinnerung des Letzteren und an diese Stiftung, ein Ständchen zu blasen hätten. Würde die Posthalterei in Neuenburg dereinst eingezogen, und wäre dann keine Postillonswittwe daselbst mehr vorhanden, so sollten die Zinsen der Postarmenkasse zur beliebigen Verwendung des Chefs des Postwesens anheimfallen.

Die etatsmäßige Jahreseinnahme der Postarmenkasse, welche im Jahre 1831 35,438 Thlr. betragen hatte, erreichte für das Jahr 1837 die Höhe von 43,437 Thlrn., hauptsächlich in Folge des Anwachsens der Zinserträge aus dem vermehrten Capitalvermögen (Zinsen pro 1830 — 3377 Thlr., pro 1837 — 5116 Thlr.), und des allmählichen Steigens der bei neuen Contractabschlüssen auf 1 Procent festgesetzten Abträge von den Postfuhrvergütungen (von 13,251 Thlrn. pro 1831 auf 18,170 Thlr. pro 1837). Gegenüber dieser Steigerung der Einnahmen um 8000 Thlr. war die Gesammtausgabe in dem Zeitraum von 1831 bis 1837 nur um 3000 Thlr. gestiegen, hauptsächlich in Folge des allmählichen Wegfalls der aus früherer Zeit zahlbaren Pensionen für invalide Beamte und Unterbeamte und für Beamtenwittwen.

Die Jahre 1834—38 lieferten allein aus den laufenden etatsmäßigen Einnahmen der Postarmenkasse einen Ueberschuß von zusammen 12,868 Thlrn. Daneben waren der Postarmenkasse in diesem Zeitraum noch 13,715 Thlr. aus dem Gratificationsfonds extraordinair zugeflossen. Beide Summen wurden zur Vermehrung des Capitalvermögens verwendet. Am Schlusse des Jahres 1838 betrug dasselbe 164,150 Thlr. Nominalwerth (Zinsertrag 5276 Thlr.), darunter 31,500 Thlr. in Documenten über Zöglingsstellen bei den Waisenanstalten.

In den nächstfolgenden Jahren bis 1843 steigen die etatsmäßigen Einnahmen der Postarmenkasse immer höher. In diesem Zeitraume fand, zum Theil im Anschlusse an die Erbauung von Eisenbahnen auf mehreren der Hauptverkehrrouten, die Errichtung einer größeren Zahl von Seiten-Postcoursen und eine erweiterte Ausdehnung der Posteinrichtungen auf das platte Land statt. Damit war ein schnelles Anwachsen des Beamten- und Unterbeamtenpersonals, sowie eine erhebliche Steigerung der Ausgaben an Postfuhrvergütungen verbunden. (Das Steigen der Haferpreise machte ohnehin eine höhere Bemessung der Postfuhrvergütungssätze nothwendig.) In Folge dieser Umstände erreichten die Postarmenkassenabträge von den Postfuhrvergütungen, den Besoldungen der kündbar angestellten Beamten und Unterbeamten und den Vergütungen auf die Unterhaltung von Postschreibern und Privatunterbeamten im Jahre 1843 die Höhe von 32,250 Thlrn. Des Weiteren war mit der Einrichtung einer größeren Anzahl neuer Postcourse auch eine Zunahme der Versäumnißstrafen verbunden. Dieselben betrugen pro 1843, nach Abzug der wiedererstatteten Beträge, 5660 Thlr. Endlich wurde im Jahre 1842 eine schon früher ergangene, jedoch häufig unbeachtet gebliebene Bestimmung in verschärfter Form wiederholt, wonach in Versäumnißfällen von den Postillonen auch die Trinkgelder, welche dieselben für Beförderung der extraordinairen Posten aus der Postkasse empfingen (seit 1853 in Wegfall gekommen), zur Postarmenkasse eingezogen werden sollten. Diese Trinkgelder wurden bei den extraordinairen Einnahmen der Armenkasse verrechnet. Das Extraordinarium (Trinkgelder, Erlös aus dem Verkaufe alter Manuale und Papiere, sowie der unbestellbaren Postsendungen und herrenlosen Passagiereffecten, endlich eine Anzahl kleinerer Geschenke aus dem Kreise der Postbeamten) erreichte pro 1843 die Höhe von 3415 Thlrn. Die Gesammteinnahme der Postarmenkasse stellte sich in dem genannten Jahre auf 58,406 Thlr. Bei der Anweisung von Bewilligungen aus dem Armenfonds beobachtete die oberste Postbehörde in dieser Zeit eine gewisse Zurückhaltung. Man befürchtete, daß mit der zunehmenden Ausbreitung der Eisenbahnen sehr schnell eine wesentliche Einschränkung des Umfanges des Postfuhrwesens stattfinden, und damit eine empfindliche Schmälerung der ergiebigsten Einnahmequelle der Postarmenkasse, der Abträge von den Postfuhrvergütungen, eintreten würde, und hielt es deshalb für geboten, so viel wie möglich zu ersparen, um das Kapitalvermögen des Instituts zu vermehren. Es wurde in Folge dessen pro 1843 für die laufenden Ausgaben nur der Betrag von 49,851 Thlrn. aufgewendet. Von 1839 bis 1843 betrugen die Ersparnisse der Postarmenkasse 50,628 Thlr. Durch Capitalisirung dieser Summe wurde das Vermögen auf 214,690 Thlr. Nominalwerth erhöht.

Vom Jahre 1844 ab findet vorerst keine weitere Steigerung der Gesammteinnahme der Postarmenkasse statt.

Die fortschreitende Ausbreitung der Eisenbahnen gerade auf den bisherigen

Hauptcoursen hatte zwar nicht, wie man befürchtet hatte, einen erheblichen Rückgang der Abträge von den Postfuhrvergütungen, wohl aber einen Stillstand der Vermehrung dieser Einnahme zur Folge. In der Einnahme von Strafgeldern machte sich in der Periode bis 1849 eine beträchtliche Abnahme bemerklich. Der Ertrag an Contraventionsstrafen, welcher sich pro 1842 auf 3875 Thlr. belaufen hatte, ging bis zum Jahre 1848, in Folge der milderen Handhabung der Bestimmungen über Postregal und Postzwang, auf 900 Thlr. herab. Die Einnahme an Ordnungsstrafen ermäßigte sich in demselben Zeitraum von 1906 Thlrn. auf 670 Thlr., und der Ertrag an Versäumnißstrafen von 5450 Thlrn. auf 2790 Thlr. (letzteres hauptsächlich in Folge der Ausbreitung der Eisenbahnen). Eine weitere Einnahmeverminderung wurde im Jahre 1846 durch Aufhebung der Abträge von neuen Gehaltsbewilligungen veranlaßt. Andererseits konnte die in der vorangegangenen Periode beobachtete Zurückhaltung in der Bewilligung von Unterstützungen aus der Postarmenkasse nicht lange aufrecht erhalten werden; die Jahresausgabe pro 1849 erreichte den Betrag von 43,081 Thlr. Unter solchen Umständen schloß die Postarmenkasse, — nachdem die Jahre 1844—46 zusammen noch einen Ueberschuß von pptr. 18,000 Thlr. ergeben hatten, durch dessen Capitalisirung das Vermögen der Kasse auf 233,600 Thlr. Nominalwerth gebracht wurde — in den Jahren 1847—49 jedesmal mit einem Zuschuß von mehreren 100 Thlrn. ab. Um diesem Uebelstande soweit als thunlich abzuhelfen, sann man auf eine Erhöhung des Zinsertrages aus dem Capitalvermögen. Zu dem Zwecke wurden im Jahre 1849 Staatsschuldscheine und Kurmärkische Pfandbriefe im Nominalbetrage von 100,050 Thlrn. verkauft, und dafür freiwillige Anleihe de 1848 im Nominalwerthe von 81,760 Thlrn. angekauft, wodurch man einen Zinsenmehrertrag von $586\frac{1}{4}$ Thlrn. erzielte.

Unter den Ausgaben des Jahres 1848 erscheinen I. an Pensionen und bestimmten Unterstützungen für 4 invalide Postexpediteure 184 Thlr., für 24 invalide Unterbeamte 775 Thlr., für 48 Postfußboten 990 Thlr., für 14 Posthalter 470 Thlr., für 936 invalide Postillone 23,079 Thlr., für 76 Wittwen 2728 Thlr. (Summa 28,226 Thlr.); II. an Erziehungsgeldern an 53 Beamtenwittwen 2418 Thlr., an 97 Unterbeamtenwittwen 2483 Thlr., an 1 Postfußbotenwittwe 36 Thlr., an 38 Postillonswittwen 1024 Thlr. (Summa 5961 Thlr.); III. an Zulagen für 181 active Postillone 2196 Thlr.; IV. an extraordinairen Unterstützungen für Wittwen 8910 Thlr., für Beamte, Unterbeamte und Postillone 3470 Thlr.

Die Zahl der Empfänger von fortlaufenden Bewilligungen belief sich hiernach auf 1472.

Mit dem Jahre 1850 erfolgte die anderweite Organisation des Preußischen Postwesens, insbesondere die Einrichtung der Ober-Postdirectionen als Bezirksverwaltungsbehörden. Den Ober-Postdirectionen wurden bestimmte, nach den Mitteln der Postarmenkasse und dem Umfange der Verwaltungsbezirke abgemessene Quanta des gesammten Postarmenfonds mit der Ermächtigung zur Disposition gestellt, daraus:

die vorschriftsmäßigen Zulagen, Geschenke und Pensionen an Postillone,

ferner:

bestimmte, am 1. April und 1. October jeden Jahres, oder nur an einem

dieser Termine zahlbaren Unterstützungen an invalide Postunterbeamte und an Wittwen verstorbener Postbeamten, Unterbeamten u. s. w.,

sowie endlich:

unbestimmte, auf jedesmalige besondere Anweisung zahlbare Unterstützungen an Postbeamte und deren Hinterbliebene, nach den hierüber getroffenen besonderen Bestimmungen,

zu bewilligen.

Der obersten Postbehörde wurde vorbehalten:

die Bewilligung von Kindererziehungsgeldern, und die Verleihung von Stipendienstellen in den vorgedachten Waisenanstalten an Söhne verstorbener Postbeamten u. s. w.

Die hinsichtlich jener Bewilligungen in der Dienstinstruction für die Ober-Postdirectionen vom Jahre 1850 enthaltenen Bestimmungen sind im Wesentlichen, bis auf die unten zu bezeichnenden Abänderungen, jetzt noch in Kraft.

Als Maximalbeträge der fortlaufenden Unterstützungen wurden im Jahre 1850 festgesetzt:

für invalide Unterbeamte, je nachdem dieselben, außer für sich selbst, noch für 1—2 oder aber für mehrere Personen zu sorgen haben, 18—22 Thlr. jährlich;

für Wittwen, je nachdem dieselben kinderlos waren, oder nicht mehr als zwei, oder endlich mehr als zwei unerzogene Kinder hatten, 11 bz. 14 und 18 Thlr. jährlich.

Diese letzteren Sätze sind vom Jahre 1854 ab auf 18 bz. 22 und 26 Thlr. erhöht worden. Von 1861 ab mußte, wegen des ungünstigen Standes der Postarmenkasse, die Befugniß zur Bewilligung fortlaufender Unterstützungen den Ober-Postdirectionen entzogen und ausschließlich der obersten Postbehörde vorbehalten werden, welche sich genöthigt sah, die Bewilligungen auf die Fälle des allerdringendsten Bedürfnisses einzuschränken. In neuester Zeit ist eine nicht unwesentliche Verbesserung in der Zahlungsweise der fortlaufenden Unterstützungen durch die Anordnung herbeigeführt worden, daß dieselben nicht mehr in halbjährlichen Terminen, sondern bis zum Betrage von jährlich 22 Thlrn. in vierteljährlichen, und bei Beträgen über 22 Thlr. jährlich, in monatlichen Raten praenumerando gezahlt werden sollen.

Bezüglich der Höhe der zu gewährenden Erziehungsgelder wurden im Jahre 1850 die früheren Sätze in Abstufungen von 4 bis 1 Thlr. monatlich noch beibehalten. Nach einigen Jahren aber mußte, in Folge des ungünstigen Standes des Postarmenfonds, auf die Sätze von 3 Thlr. bis 20 Sgr. monatlich herabgegangen werden.

Zu fortlaufenden Unterstützungen, sowie zu Erziehungsgeldern sind bestimmte Quanta im Etat des Postarmenfonds ausgesetzt, aus welchen nach Verhältniß der eintretenden Vacanzen in der Reihenfolge der notirten Expectanten neue Bewilligungen erfolgen.

Extraordinaire Unterstützungen sind die Ober-Postdirectionen an invalide Beamte und Unterbeamte, sowie an Wittwen von Beamten und Unterbeamten zu bewilligen ermächtigt, wenn bei diesen Personen dieselben Voraussetzungen im Allgemeinen erfüllt sind, welche sich an die Bewilligung fortlaufender Unterstützungen knüpfen.

Diese extraordinairen Bewilligungen sollen im Laufe eines Jahres für eine Wittwe den Betrag von 18 Thlrn., für einen sonstigen Empfänger den Betrag von 20 Thlrn. nicht übersteigen. An active Beamte und Unterbeamte, welche von ihrer Besoldung fortlaufend Abtrag zum Postarmenfonds entrichten, können in Fällen dringendsten Bedürfnisses, als Beihülfe zum Schulgelde bei einer großen Kinderzahl, oder bei Krankheiten behufs Erleichterung bedeutender Kur- und Arzneikosten, extraordinaire Unterstützungen bis 20 Thlr. gewährt werden.

Die vorstehenden Bestimmungen bilden die bei Bewilligungen aus dem Postarmenfonds zu beobachtenden Grundzüge. Die oberste Postbehörde hat das Recht, in wohlbegründeten Fällen Bewilligungen auch über die vorbezeichneten Grenzen hinaus eintreten zu lassen.

Hinsichtlich der contractlichen Diener wurde im Jahre 1850 bestimmt, daß von denselben nur die Postfußboten und Stadtpostboten von ihren Löhnungen einen Abtrag von 1 pCt. zum Postarmenfonds zu entrichten haben, und demgemäß auch mit Bewilligungen aus dem Fonds, in der Regel jedoch nur mit extraordinairen Unterstützungen für sich bz. für ihre Wittwen, bedacht werden sollten. Die Landbriefträger und Packetträger, die damals und bis vor wenigen Jahren ebenfalls allgemein gegen Contract beschäftigt waren, zu Abträgen zum Postarmenfonds heranzuziehen, nahm man Anstand. Das Institut der Landbriefträger und Packetträger, eine Organisation der neueren Zeit, namentlich in seiner jetzigen Ausdehnung, steht mit der Fundamentalbestimmung des Postarmenfonds in keinem Zusammenhange. Man befürchtete, daß, bei der großen Zahl dieser Personen, einerseits die von ihnen zu entrichtenden Abträge zur Deckung der alsdann aus dem Postarmenfonds nothwendig ihnen zu gewährenden Bewilligungen bei weitem nicht ausreichen, andererseits aber diese Abträge häufig als Motiv zu ungemessenen Forderungen geltend gemacht werden möchten.

Da man aber nicht verkannte, daß die Rücksichten der Billigkeit, sowie die Interessen des Dienstes es dringend erheischten, auch für diese zahlreiche, gering besoldete Klasse des Postpersonals die Mittel zu extraordinairen Bewilligungen zu schaffen, so wurden nach einigen Jahren zu diesem Behufe in dem Hauptetat der Postverwaltung besondere, allerdings mäßig bemessene Fonds ausgebracht. Aus diesen Fonds empfangen active Landbriefträger und Packetträger, welche unverschuldet in bedrängte Lage gerathen sind, extraordinaire Unterstützungen von 10 bis 15 Thlrn., neuerdings auch invalide Landbriefträger und Packetträger, sofern sie nach den jetzigen gesetzlichen Bestimmungen keinen Anspruch auf Pension haben, fortlaufende Unterstützungen von 24—48 Thlrn. jährlich. — Mit der Mitte der Sechsziger Jahre ist das Contractsverhältniß der Landbriefträger und Packetträger aufgehoben, und für diejenigen von ihnen, welche beim Militair oder bei der Post die Anstellungsberechtigung erdient haben, in Anstellung auf Kündigung, für die übrigen in Beschäftigung gegen Remuneration umgewandelt worden. Den auf Kündigung angestellten Landbriefträgern und Packetträgern sind für ihre Hinterbliebenen, nicht aber für ihre Person, dieselben Beneficien aus dem Postarmenfonds zuerkannt, wie den übrigen etatsmäßig angestellten Unterbeamten. Mit Rücksicht hierauf wird seit dem Jahre 1871 von den Besoldungen der angestellten Landbriefträger und Packetträger ½ pCt. Abtrag zum Postarmenfonds erhoben.

Es bleibt nun noch übrig, über die Einnahme- und Ausgabeverhältnisse des

Postarmenfonds seit dem Beginn der fünfziger Jahre zu berichten. Im Anfange dieser Periode stellen sich die Einnahmeresultate für den Fonds sehr günstig, hauptsächlich weil die mit der Reorganisation des Postwesens eingetretene strengere Beaufsichtigung des Postdienstbetriebes eine Steigerung der aufkommenden Erträge an Strafgeldern zur Folge hatte.

Gleichzeitig hoben sich die Abträge von den Postfuhrvergütungen, in Folge der Einrichtung einer größeren Zahl wenn auch kleinerer Posthaltereien, und des eine Erhöhung der Postfuhrvergütungssätze unerläßlich machenden Steigens der Haferpreise, von pptr. 23,200 Thlrn. auf pptr. 29,800 Thlr., und die Abträge von den Besoldungen der kündbar angestellten Beamten und Unterbeamten bz. von den Vergütungen auf Privat-Postexpeditionsgehülfen und Privatunterbeamte, in Folge des schnellen Anwachsens des Personals von pptr. 6600 Thlrn. auf pptr. 11,000 Thlr. Unter solchen Umständen ergaben die Jahresrechnungen des Postarmenfonds für den bezeichneten Zeitraum meistens nicht unerhebliche Ueberschüsse, durch deren Kapitalisirung das Vermögen des Instituts von 211,590 Thlrn. pro 1851 auf 244,020 Thlr. Nominalwerth pro 1857 (einschließlich 38,800 Thlr. in Documenten über Zöglingsstellen bei den Waisenanstalten) gebracht wurde. Zinsertrag pro 1857: 7846 Thlr.

Mit dem Jahre 1858 trat abermals ein Rückgang der Einnahmen des Postarmenfonds ein. Bei der Auferlegung von Strafen bedurfte es der früheren Strenge nicht mehr. Bei den Abträgen von Postfuhrvergütungen ist bis 1861 keine Einnahmeerhöhung eingetreten. Die Abträge von Besoldungen u. s. w. sind nur um etwa 1500 Thlr. gestiegen. Gegenüber diesen Einnahmeresultaten haben die Ausgaben an Pensionen für Postillone nur eine mäßige Erhöhung erfahren (von 25,057 Thlrn. pro 1851 auf 26,506 Thlr. pro 1861). Die Ausgaben an fortlaufenden und extraordinairen Unterstützungen für Wittwen und an Kindererziehungsgeldern sind aber dauernd sehr bedeutend gestiegen (für Wittwen von 10,901 Thlrn. pro 1851 auf 19,346 Thlr. pro 1861, Erziehungsgelder von 5228 Thlrn. pro 1851 auf 11,196 Thlr. pro 1861). Die Jahresausgaben pro 1861 bleiben hinter den Jahreseinnahmen, obgleich in Bezug auf neue Bewilligungen die äußerste Zurückhaltung beobachtet worden ist, nur um den geringfügigen Betrag von 16 Thlrn. zurück.

Im Jahre 1861 wurden an Bewilligungen jeglicher Art aus dem Postarmenfonds aufgewendet:

I. für Beamte 1160 Thlr. und für deren Hinterbliebene 10,105 Thlr., (Summa 11,265 Thlr.);

II. für Unterbeamte 4305 Thlr., und für deren Hinterbliebene 11,702 Thlr. (Summa 16,007 Thlr.);

III. für contractliche Diener 1613 Thlr., und für deren Hinterbliebene 1299 Thlr. (Summa 2912 Thlr.);

IV. für Postillone 30,277 Thlr., und für deren Hinterbliebene 4492 Thlr. (Summa 34,769 Thlr.).

Danach entfallen auf die Kategorie der Beamten 16, auf die Kategorie der Unterbeamten 25, auf die Kategorie der contractlichen Diener 4,6, und auf die Kategorie der Postillone 54,4 Prozent der Gesammtbewilligungen.

Mit Rücksicht auf das ungünstige Abschlußresultat des Postarmenfonds für das Jahr 1861 wurde von 1863 ab der Zuschuß, welchen die Staatskasse bisher

(seit 1825) mit 6600 Thlrn. geleistet hatte, durch den Staatshaushaltsetat auf 8000 Thlr. erhöht. Zudem trat in dieser Periode wieder eine schnellere Steigerung der Abträge von Postfuhrvergütungen (von 29,800 Thlrn. pro 1861 auf 32,400 Thlr. pro 1866) und namentlich der Abträge von den Besoldungen der kündbar angestellten Postbeamten u. s. w. (von 12,500 Thlrn. pro 1861 auf 20,200 Thlr. pro 1866), ein. Die Jahreseinnahmen pro 1866 erreichten die Höhe von 91,333 Thlrn., wurden aber durch die Ausgaben vollständig absorbirt, da inmittelst die Aufwendungen für Wittwen auf den Betrag von pptr. 23,000 Thlrn. und an Erziehungsgeldern auf 14,194 Thlr. gestiegen waren, überdies auch bei der Unzulänglichkeit der fortlaufenden Unterstützungen, die Nothwendigkeit extraordinairer Bewilligungen sich in immer weiterem Umfange fühlbar machte.

Mit dem 1. Januar 1867 wurden das früher Hannoversche und das Schleswig-Holsteinische, vom 1. Juli 1867 ab auch das frühere Fürstlich Thurn und Taxissche Postwesen mit der Preußischen Postverwaltung vereinigt. In Hannover hatte seither eine sogenannte Postillonshülfskasse, im Thurn und Taxisschen Postbezirk eine sogenannte Postillonskasse bestanden. Beide Kassen hatten hauptsächlich die Gewährung von Pensionen, Unterstützungen, Geschenken an Postillone und deren Hinterbliebene zum Zweck. Diese Posthülfskasse in Hannover besaß in Papieren ein Capitalvermögen im Nominalwerthe von 29,800 Thlrn. Courant mit 1100 Thlrn. jährlichen Zinsertrages. Das Capitalvermögen der Thurn und Taxisschen Hülfskasse in Frankfurt a. M. belief sich auf 91,300 Fl. = 52,171 $^{3}/_{7}$ Thlr. Nominalwerth mit 2147 Thlrn. Zinsertrag. Beide Kassen wurden vom 1. Januar 1868 ab mit dem Postarmenfonds verschmolzen, und die Capitalien derselben dem gedachten Fonds einverleibt. Hinsichtlich der Besoldungsabträge wurde für den früheren Thurn und Taxisschen Bezirk, sowie für Hannover und Schleswig-Holstein bestimmt, daß bei neuen Anstellungen, sowie bei Bewilligung von Gehaltszulagen in den Kategorien der Beamten und Unterbeamten, für welche damals in Preußen die Abtragspflicht zum Postarmenfonds bestand, den betreffenden Personen ebenfalls die Verpflichtung auferlegt werden sollte, 1 Prozent der Besoldung zum Postarmenfonds zu entrichten. Da übrigens der Postarmenfonds, nach Maßgabe der Preußischen Grundsätze, einen sehr erheblichen Betrag von solchen Zahlungen aus dem Bereiche des früheren Thurn und Taxisschen Postbezirks zu übernehmen hatte, welche vordem nicht aus der Postillonshülfskasse, sondern aus der Fürstlichen Postkasse bestritten worden waren, und da ferner die Posthülfskasse in Hannover früher einen Zuschuß von jährlich 5000 Thlrn. aus der Hannoverschen Staatskasse bezogen hatte, so wurde vom Jahre 1868 ab eine namhafte Erhöhung des bis dahin aus Staatsmitteln mit 8000 Thlr. jährlich zum Postarmenfonds geleisteten Zuschusses nothwendig.

Von demselben Termine ab erfolgte die Uebertragung des bisherigen preußischen Postwesens an den Norddeutschen Bund und die Verschmelzung mit den verschiedenen Postgebieten der übrigen Staaten des Bundes. Die Verschiedenartigkeit der in diesen Postgebieten vorgefundenen Verhältnisse ließ es vorerst nicht zweckmäßig erscheinen, das Institut der Postarmenkasse gleich auf den ganzen Norddeutschen Postbezirk auszudehnen. Man zog es vor, zunächst für die betreffenden Gebiete bei den Ober-Postdirektionen in Leipzig, Braunschweig,

Schwerin und Oldenburg, sowie bei den Oberpostämtern in den drei Hansestädten Bremen, Hamburg und Lübeck besondere, dem Postarmenfonds entsprechende Unterstützungskassen zu errichten. Zur Dotirung dieser Kassen war ein weiterer Zuschuß aus öffentlichen Mitteln nothwendig. Mit Rücksicht auf diese Verhältnisse wurde vom Jahre 1868 ab im Etat der Postverwaltung des Norddeutschen Bundes der aus Bundesmitteln zum Postarmenfonds bz. zu den Unterstützungskassen zu leistende Beitrag auf 32,000 Thlr. jährlich festgesetzt.

Hinsichtlich der Abtragspflicht der Beamten und Unterbeamten in den vorgenannten Ober-Postdirektionsbezirken zum Postunterstützungsfonds hat eine einheitliche Regelung, in Folge verschiedener in der Gesetzgebung liegender Hindernisse noch nicht herbeigeführt werden können.

Anlangend die innerhalb des vormaligen Preußischen Postbezirks zur Erhebung gelangenden Postarmenkassen-Abträge, so wurde, nachdem in Gemäßheit des Preußischen Gesetzes vom 30. März 1868 die Beiträge der unwiderruflich angestellten Beamten zum Pensionsfonds in Wegfall gekommen waren, durch Circularverfügung vom 18. April 1868 bestimmt, daß hinfort von den kündbar angestellten Postexpedienten keine Abträge zum Postarmenfonds mehr erhoben werden sollten. Vom 1. Januar 1870 ab wurden sodann auch die Postarmenkassen-Abträge von den Vergütungen, welche Postanstaltsvorsteher auf Unterhaltung von Hülfsarbeitern und Privatunterbeamten zu beziehen haben, aufgehoben. Durch diese beiden Maßnahmen sind die Einnahmen des Postarmenfonds um den Betrag von pptr. 5000 Thlrn. jährlich geschmälert worden.

Eine weitere Schmälerung seiner Einnahmequellen hat der Postarmenfonds durch den Beschluß des Königlich Preußischen Staatsministeriums vom 26. Oktober 1868 erfahren, wonach die Ordnungsstrafen der Beamten ꝛc. unter den übrigen Strafgeldern zu dem allgemeinen Staatsfonds vereinnahmt werden sollen. In Anlehnung an diesen Beschluß wurde bei des Königs Majestät der Antrag gestellt, zu genehmigen, daß die Allerhöchste Ordre vom 16. November 1712, durch welche die im Bereiche der Postverwaltung aufkommenden Ordnungs- und Versäumnißstrafgelder dem Postarmenfonds überwiesen waren, außer Anwendung gebracht würde. Die Allerhöchste Genehmigung zu diesem Antrage erging unterm 9. Januar 1869. Der Postarmenfonds erlitt dadurch eine Einbuße von pptr. 7000 Thlrn. jährlich, die ihm allerdings auf andere Weise bald wieder ersetzt worden sind. Die Postdefraudationsstrafen werden fernerhin zur Postarmenkasse verrechnet.

Die Jahresrechnung über den Postarmenfonds pro 1871 weist in Einnahme nach: an Defraudationsstrafen 1258 Thlr., an Abträgen 55,398 Thlr., an Zinsen von ausstehenden Capitalien 11,877 Thlr., an Beitrag aus der Postkasse 27,000 Thlr. (der an dem vollen Beitrage von 32,000 Thlrn. fehlende Rest ad 5000 Thlr. ist à Conto der Postunterstützungskassen vereinnahmt), Extraordinarium (Erlös aus dem Verkaufe der unbrauchbaren Papiere bei den Postanstalten, der Abfälle an Siegellack, Bindfaden u. s. w., der unanbringlichen Postsendungen, der in den Passagierstuben und Postwagen zurückgebliebenen Passagiereffecten, endlich kleinere Zuwendungen von Postbeamten) — nach Abzug der extraordinairen Ausgaben — 6496 Thlr., Bestand aus dem Jahre 1870 — 1255 Thlr, Summa 103,313 Thlr. Unter den Ausgaben erscheinen: an Pensionen für etwa 1230 Postillone 29,539 Thlr., an Geschenken und Zulagen für Postillone

4621 Thlr., an Erziehungsgeldern für Kinder von Beamten (Postexpedienten, Postamts-Assistenten und Postexpediteuren) 6338 Thlr., von Unterbeamten 11,499 Thlr., von Postillonen 1280 Thlr.; an fortlaufenden Unterstützungen für Postexpedienten (Bewilligungen aus früherer Zeit) und Postexpediteure 2266 Thlr., für Unterbeamte 3176 Thlr., für etwa 970 Wittwen 23,347 Thlr., an extraordinairen Unterstützungen 18,908 Thlr. Die Gesammtausgabe beläuft sich auf 104,583 Thlr., und der Fonds schließt mithin für das Jahr 1871 mit einem Zuschuß von 1270 Thlrn. ab.

Die Rechnungen der Unterstützungskassen für das genannte Jahr weisen eine Einnahme von 15,471 Thlrn. (einschließlich des Zuschusses von 5000 Thlrn. aus der Postkasse) und eine Ausgabe von 13,773 Thlrn. nach, liefern mithin einen Ueberschuß von 1698 Thlrn.

Das Capitalvermögen des Postarmenfonds belief sich am Schlusse des Jahres 1871 auf 298,685 Thlr. Nominalwerth in zinstragenden Papieren und daneben 41,800 Thlr. in Documenten über Stipendienstellen in Waisenanstalten u. s. w.

Vom 1. Januar 1872 ab sind die vorgedachten Unterstützungskassen für das vormals Königlich Sächsische Postgebiet und die übrigen Bezirke mit dem Postarmenfonds verschmolzen worden, und das für den ganzen Bereich des Deutschen Reichspostgebiets gemeinsame Institut führt jetzt die Bezeichnung »Postarmen- und Unterstützungsfonds«.

In Baden, dessen Postwesen mit dem Jahre 1872 an die Reichspostverwaltung übergegangen ist, bestand vordem eine Unterstützungskasse für Postillone und niedere Bedienstete der Großherzoglichen Postverwaltung, welche mit gleichartigen Mitteln und zu ähnlichen Zwecken errichtet war, wie der Postarmenfonds. Auch diese Kasse ist mit dem Postarmen- und Unterstützungsfonds vereinigt worden. Durch Uebernahme des Capitalvermögens der gedachten Kasse hat das Vermögen des Postarmenfonds einen Zuwachs von 18,857 Thlrn. Nominalwerth, und eine Vermehrung seines Einnahmeertrages an Zinsen um 660 Thlr. erfahren.

Im Hinblick auf den immerfort anwachsenden Umfang der Ansprüche, welche an den Fonds gestellt werden, wurde durch den Hauptetat der Reichspostverwaltung für das Jahr 1872 der aus der Postkasse zum Postarmen- und Unterstützungsfonds zu leistende Zuschuß um 9500 Thlr., mithin auf 41,500 Thlr. erhöht. Von dieser Erhöhung sind 7000 Thlr. als Entschädigung für die dem Fonds seit dem Jahre 1869 entzogene Einnahme an Ordnungs- und Versäumnißstrafen, die übrigen 2500 Thlr. dagegen als weiterer Zuschuß aus Anlaß des Hinzutritts von Elsaß-Lothringen und Baden zum Deutschen Reichspostgebiete anzusehen.

Für das Jahr 1873 ist der Beitrag aus der Postkasse durch den Etat fernerweit um 5200 Thlr. erhöht und demnach auf 46,700 Thlr. festgesetzt worden.

Es hat mithin in den Jahren 1871 und 72 eine Erhöhung des jährlichen Beitrags aus der Postkasse um 14,700 Thlr. stattgefunden. Diese Verstärkung des Fonds war erforderlich, um den Ausfall mancher Einnahmequellen zu ersetzen und den wachsenden Bedürfnissen einigermaßen zu genügen.

Die Einnahmen an Abträgen von den Postfuhrvergütungen gehen neuerdings, bei der rapiden Ausdehnung der Eisenbahnen, immer erheblicher herab. Dagegen steigen von Jahr zu Jahr, mit dem andauernden An-

wachsen des Personals der Postverwaltung und mit der zunehmenden Theuerung, die Ansprüche an den Postarmenfonds. Seit der Errichtung der Postarmenkasse im Jahre 1713 bis zum Jahre 1871 sind die Jahreseinnahmen von etwa 400 Thlrn. auf rund 103,300 Thlr. gestiegen. In demselben Zeitraume hat eine Vermehrung der Zahl der Unterstützungsempfänger von etwa 13 auf etwa 4900 stattgefunden.

Seit dem Jahre 1869 werden die zu höheren Beträgen zahlbaren fortlaufenden Unterstützungen für Hinterbliebene von Postbeamten, vom Postsecretair ab aufwärts nicht mehr auf den Postarmen- und Unterstützungsfonds, sondern ausschließlich auf den etatsmäßigen Unterstützungsfonds der Postverwaltung zu Unterstützungen und Pensionen für die Hinterbliebenen von Postbeamten angewiesen. Auch extraordinaire Unterstützungen und Kindererziehungsgelder für Hinterbliebene der vorstehend bezeichneten Postbeamten werden nicht mehr aus dem Postarmen- und Unterstützungsfonds zahlbar gemacht. Weitere Maßnahmen und Einrichtungen Behufs Vermehrung der Hülfsquellen des Postarmen- und Unterstützungsfonds unterliegen der Erwägung im General-Postamte.

Ein erster bedeutsamer Schritt zur Erleichterung des Postarmen- und Unterstützungsfonds ist übrigens bereits durch die Errichtung der »Kaiser Wilhelm-Stiftung für die Angehörigen der Deutschen Reichspostverwaltung« geschehen Von den Ueberschüssen, welche die Deutsche Reichspostverwaltung während des Krieges gegen Frankreich in den Jahren 1870—71 durch Wahrnehmung des Postdienstes in den occupirten Französischen Gebietstheilen erzielt hat, ist bekanntlich durch das Reichsgesetz vom 20. Juni 1872 Seiner Majestät dem Kaiser die Summe von Einhundert Tausend Thalern zur Verfügung gestellt worden, um damit eine Stiftung zu begründen, welche den Zweck hat, die Wohlfahrt der Angehörigen der Reichspostverwaltung zu fördern, insbesondere den Beamten dieser Verwaltung, ihren Familien und Hinterbliebenen zur Hebung ihrer sittlichen und geistigen Bildung, sowie zur Förderung ihres materiellen Wohls Unterstützungen zu gewähren.

Mittelst Allerhöchster Ordre d. d. Regensburg den 29. August 1872 ist dieser Stiftung der vorstehend bezeichnete Name beigelegt, und gleichzeitig das Stiftungsstatut festgestellt worden. Nach diesem Statut sind zur Theilnahme an den Wohlthaten der Stiftung sowohl Beamte als Unterbeamte und Postillone in und außer Diensten, sowie die Familien und Hinterbliebenen derselben nach Maßgabe der vorhandenen Mittel befähigt. Seit der Gründung hat das Grundcapital der Stiftung ad 100,000 Thlr. eine Vermehrung um 615 Thlr. durch die nachbezeichneten, seitens der Stiftungsverwaltung mit Dank entgegengenommenen Zuwendungen erfahren: von dem Chef der Provinzial-Discontogesellschaft, Herrn Banquier M. J. Frensdorff in Hannover 500 Thlr.; von dem Chef des Handlungshauses J. M. Mansfeld Wittwe, Herrn Banquier Behrens in Dannenberg (Provinz Hannover) 100 Thlr.; von zwei ungenannten Donatoren zusammen 15 Thlr. Das vorbezeichnete Baarcapital ist zum Ankaufe von 4- und $4\frac{1}{2}$ procentigen Papieren im Nominalwerthe von 102,950 Thlrn. verwendet worden. Der Zinsertrag für ein Jahr beläuft sich auf 4287 Thlr. 15 Sgr. Für das Jahr 1872 ergab sich, da die Papiere erst Anfangs September angekauft werden konnten, ein disponibler Zinsbetrag von 1420 Thlrn. 22 Sgr. Davon sind verwendet worden, zu einem Reisestipendium für 1 Postbeamten 250 Thlr.; zu

Studienstipendien für 3 Söhne von Postbeamten 110 Thlr.; zu Stipendien für 3 Töchter von Postbeamten Behufs ihrer Ausbildung als Lehrerinnen 140 Thlr.; an fortlaufender Unterstützung für 1 Beamten (30 Thlr. jährlich) auf 2 Monate 5 Thlr.; zu extraordinairen Unterstützungen an 15 Beamte und Unterbeamte 630 Thlr., an 1 Postillon 15 Thlr., an 9 Wittwen 205 Thlr.; endlich zu einem Darlehn für einen Landbriefträger 20 Thlr. Es ist mithin auf das Jahr 1873 ein Bestand von 45 Thlrn. 22 Sgr. übertragen worden.

---

15. Zur Erforschungsgeschichte des oberen Nilgebietes.

Von F. Suhle.

Afrika, der uns benachbarteste und an seinen Küsten am frühesten bekannte Erdtheil, dessen nördliche Länder mit dem Süden Europas zu fast allen Zeiten der Geschichte mehr oder weniger politisch verschmolzen gewesen, ist trotzdem bis heute das Feld geographischer Probleme geblieben. Wir haben noch keine Kenntniß von dem Quellgebiete und theilweise auch von dem Laufe der meisten seiner großen Ströme; es fehlt uns die Vorstellung von der Plastik und Verzweigung der Gebirgsgruppen und von der Lage und Ausdehnung der großen Binnenseen im Herzen des Continents. Ebenso wenig sind die ethnographischen Verhältnisse klar gelegt. Von vielen seiner zahlreichen, untereinander in Körpergestalt, Sprache, Sitten und geistigen Fähigkeiten so verschiedenen Völkerstämme haben wie nur dunkle Kunde.

Es liegt nahe, daß dieser wunderreiche Erdtheil für die wissenschaftliche Forschung von jeher ein lockendes Ziel gewesen ist. Kühne, opferbereite Männer, darunter Deutsche Gelehrte in vorderster Linie, sind in seine Länder eingedrungen, haben dem dörrenden Wüstensande, dem Gifthauche der Sumpfseen, der Wildheit der Eingebornen die Stirn geboten und haben Schätze gehoben und gesammelt, nicht für sich — nein, für das Gemeingut der gesitteten Menschheit, die Wissenschaft. Mancher der Edlen ist nicht wiedergekehrt! Die gebildete Welt hat diese Forschungsreisen stets mit großem Interesse verfolgt und schon die alten Römer fragten: »Nichts Neues aus Afrika?« Vor Allem ist es ein Territorium Afrikas, das nun schon seit Jahrtausenden das geographische Interesse rege erhält, es ist das Quellengebiet des Nils. Die ältesten Nachrichten über den Nil bringen die Bücher — Puranas — der alten Hindus, deren hinterlassene historische Schätze zum größten Theile erst in unseren Tagen erschlossen werden.

Wir erfahren, daß die Hindus eine für ihre Zeit genau zu nennende Kenntniß der von dem Indischen Ocean bespülten Küsten Afrikas bis südlich zu den »Comoro-Inseln« — die Ephorussäulen der Alten — besaßen, und daß auch ihre Vorstellung von dem Innern Ost-Afrika's der Wirklichkeit annähernd entspricht. Den Nil, zu dessen Quellen sie vielleicht von der Afrikanischen Ostküste vorgedrungen sein mögen, nennen sie Cali. Sie lassen ihn aus einem großen, sich vom Aequator bis 10° südl. Breite ausdehnenden See »Amara- oder Göttersee« direct nordwärts entfließen. In fast staunenswerther Uebereinstimmung mit den heutigen Karten ist von den Hindus der Lauf des blauen Nils, den sie übrigens ganz richtig

nur für einen Nebenfluß des Bahr el abiad und keineswegs als einen gleichberechtigten Strom halten, angegeben.

Ueber den Nil in seinem unteren Laufe gehen die Nachrichten bis zum Anfang der historischen Völkergeschichte zurück. Zu dieser Zeit — 4000 J. v. Chr. — in welcher die Geschichte der übrigen Länder der Erde sich in das Dunkel der Mythe und Tradition verliert, blühte an seinen Ufern das in den Rahmen eines wohlgeordneten Staatswesens eingefaßte Reich der Aegypter, regiert von kunstsinnigen und intelligenten Herrschergeschlechtern, deren Annalen sich heute noch aufgezeichnet finden in den für die Ewigkeit geschaffenen Pyramiden von Memphis und in den sandverwehten Tempeln des hunderttthorigen Theben — des No Amun der Bibel.

Dieses ausgezeichnete Volk, wohl wissend, daß sein Land eine durch den Segen seines heiligen Stromes in dem Sandmeere der Wüste geschaffene Oase, beobachtete mit Sorgfalt alle auf den Wasserstand Bezug habende Momente. Eine Regierungs-Commission — man möchte sagen ein »Strom-Ministerium« — befaßte sich ausschließlich mit den Verhältnissen des Stromes, den Bewässerungsanlagen, Kanälen und Schleusen. Um so mehr muß es überraschen, daß wir von den Aegyptern, welche doch sonst selbst minder wichtige Zeitereignisse auf ihre Geschichtstafeln, die mächtigen Granitsäulen der Tempel, eingegraben haben, keine Andeutungen über Versuche zur Erforschung der Quellen ihres heiligen Stromes überliefert erhalten.

Aus der späteren Epoche der ägyptischen Geschichte haben wir von Eratosthenes und Claud. Ptolemäus eingehende, der nilotischen Geographie bis zu unseren Tagen als Unterlage dienende Nachrichten über den Ursprung des Nils.

Drei Ströme bilden den Nil, erzählt Strabo, gestützt auf Eratosthenes Mittheilungen: der Astapus, Astosobas und der Astaboras; der erstere giebt fast die gerade Körpermasse des Nil-Flußbettes, und ist der Hauptstrom. Ptolemäus ist viel ausführlicher. Nach ihm kommen die Nilwasser aus zwei südlich vom Aequator liegenden Seen. Die beiden, diesen Seen entspringenden Flüsse vereinigen sich unter 2° nördl. Breite und nehmen 10° nördlicher einen dritten von dem Coloë-See gespeisten Nebenfluß auf. Den orographischen Verhältnissen des Nilquellgebietes widmet Ptolemäus ebenfalls seine Betrachtung. Die Nilquellseen läßt er von einer Gruppe weißstrahlender, in den Himmel verschwindender Berge — den lunae montes (Mondgebirge) — umlagert sein.

Die neuere Geographie hat sich lange bemüht, die lunae montes des Ptolemäus aufzufinden. Nach der Beschreibung können es nur die nördlich von der Küstenstadt Mombas liegenden firn- und gletscherbedeckten Dschaggaberge — die Komr- oder Kamarl (Mond-) Berge der Arabischen Geographen — sein. Wie wir später sehen, kommt dem Nil aus diesen Gebirgsregionen kein wesentlicher Zufluß und kann dessen Quelle hier nicht gesucht werden. Nach dem gegenwärtigen Stande der bezüglichen Forschungen sind die Lorbeeren des alten Ptolemäus übrigens ernstlich gefährdet, denn man will ihm beweisen, daß er lediglich Colporteur der Nachrichten der alten Hindus und des Eratosthenes gewesen ist. Ihren hervorragendsten Repräsentanten findet die Nil-Literatur der Alten im Plinius. Derselbe erzählt uns, daß der Strom erst unterhalb des Zuflusses des Astaboras den Namen »Nil« trage und bezeichnet die Stelle des Zusammenflusses des Bahr el azrek und Bahr el abiad bei Chartum getreu der Sprachwendung der heuti-

gen Araber als eine Bifurcation »ubi Nilus iterum bifurcus«. Ueber die Nilquellen selbst weiß Plinius nichts anzugeben.

Wenn nun auch die Aegypter uns positive Nachrichten über die Nilquellen — es ist hier nur immer der weiße Nil gemeint, der blaue Nil war zu den Zeiten der Ptolemäer als Abaï bis zur Quelle bekannt — nicht überliefert haben, so glaubt der Verfasser doch aus Nachstehendem auf eine Erforschung des Nilquellgebiets Seitens der Aegypter schließen zu können. Das Land hatte in der Blüthezeit seiner hochentwickelten Cultur eine an beiden Seiten des Nils dicht zusammengedrängte zahlreiche Bevölkerung. Die Schwierigkeit der Beschaffung ausreichender Nahrungsmittel für die Eingebornen sowohl, als für die zur Herstellung der colossalen Bauwerke eingeschleppten, nach Tausenden zählenden Sclaven mußte bei der minder bemittelten Bevölkerung naturgemäß expansive Bestrebungen wachrufen.

Bei der meer- und wüstenumgürteten Lage des Reichs konnte die Ausdehnung der Menschenmassen nur in einer Richtung — entlang den Ufern des Nils nach Süden — erfolgen. Das sandige Nubien bot keine kulturfähigen Länderstrecken, und so waren die Aegypter gezwungen, noch südlicher zu gehen. Es ist nicht anzunehmen, daß die früher wahrscheinlich weniger seichten und daher leicht zu beschiffenden Sumpfseen des oberen Bahr el abiad[1]) ihrem Vordringen ein ernstliches Hinderniß geboten haben. Zudem hatte das individuelle Leben der Aegypter in den niederen Kasten keinen hohen Werth und wenn — wie dies der Fall gewesen sein muß — bei Errichtung der Riesenbauwerke unzählige Existenzen zu Grunde gegangen sind, so dürfte die Schonung von Menschen für die Regierung gewiß kein Motiv abgegeben haben, von der Ausrüstung einer Expedition zur Entdeckung des Geburtslandes ihres hochverehrten Stromes abzustehen.

Im Laufe der christlichen Zeitrechnung bringen Nachrichten über die Nilquellen zunächst Arabische Geographen: Massudi aus dem 10., Ibn Saïd aus dem 13. und Abulfeda aus dem 14. Jahrhundert. Sie lassen den Nil übereinstimmend an den Korurbergen entspringen. Werthvoller sind die Aufklärungen des Edoardo Lopez, welcher um das Jahr 1580 das Gebiet der Aequatorialseen durchwanderte. Er fand unterm 12° südl. Breite einen großen, nahe 100 Quadratmeilen umfassenden See (Tanjanyika?), dieser sei die Quelle des Nils. 10° nördlicher, gerade unter dem Aequator, läge ein zweiter See (Ukerewe?), dem der Nil, nachdem er eine weite Sumpfregion durchflossen, sein Wasser zuführe.

In unserem Jahrhundert blieb lange Zeit der südlichst erreichte Punkt des weißen Nils, Gondokoro, eine jetzt wieder aufgegebene Oesterreichische Missionsstation im Lande der Bari-Neger.

Da es unmöglich schien, über die Sumpfetappe des Bahr el abiad mit einer größeren Expedition nach Süden vorzudringen, so rüsteten im Jahre 1860 die Engländer Speke und Grant mit Unterstützung ihrer Regierung eine Expedition in Zanzibar aus, um über Bagamoyo quer durch den Continent nördlich nach den Nilquellen zu gehen. Dieser Expedition war im Jahre 1858 eine Reise — man kann sagen eine Recognoscirung — des berühmten Touristen Burton in Begleitung von Speke vorangegangen, bei welcher die Existenz zweier von den

[1]) Anmerk. Es ist Thatsache, daß sich das Bett des Nils im Laufe der Zeit mehr und mehr verflacht hat.

Deutschen Missionairen Kropf und Rebmann erkundeten großen Binnenseen: Tanjanyika und Ukerewe festgestellt wurde. Burton's und Speke's Tour führte zunächst nördlich von Zanzibar bis Kazé — 150° südl. Breite, 33° östl. Länge von Greenwich, — dem Kreuzungspunkte der von hier aus sich nach Norden zum Ukerewe, nach Westen zum Tanjanyika und nach Süden zum Indischen Meere verzweigenden Handelsstraßen. Von Kazé gingen sie zunächst westlich nach dem unter gleicher Breiten-Parallele am Ostufer des Tanjanyika-See liegenden Ujiji, dem Meßplatze für den Elfenbeinhandel. Von diesem Streifzuge zurückgekehrt, wendete sich Speke in der Meridianlinie von Kazé nördlich bis Urima an der südlich auslaufenden Endspitze des Ukerewe — 3° südl. Breite. — Letzteren See nannte Speke zu Ehren der Königin von England »Victoria Nyanza«. Nyanza bedeutet in der Sprache der Eingebornen ein stehendes oder fließendes Gewässer. Speke glaubte auf Grund der im Innern des Landes eingezogenen Erkundigungen den Ukerewe für den Quellsee des Bahr el abiad halten zu müssen und es war diese seine Annahme eben das treibende Moment zur Ausrüstung der oben genannten, am 2. October 1860 von Bagamoyo unter seiner und Grant's Leitung abgehenden Expedition. Die Geschicke dieser Expedition werden von Speke in sehr ausführlicher Weise geschildert. Sie nahm ihren Weg zunächst den Kingani, einen dem Indischen Ocean zufließenden Küstenfluß, aufwärts. Diesen in seinem oberen Laufe aus den Augen verlierend, kreuzte die Expedition im Lande Usagara (d. h. das Land von Gara), einen bis zu 6000 Fuß absoluter Höhe ansteigenden, der Indischen Meeresküste parallel laufenden Gebirgszug. Usagara ist ein angenehmes Gebirgsland mit grünen Thälern und fruchtbaren Weiden. Die Eingebornen sind friedfertiger Natur. Ihr Widerstand, wo sich solcher findet, ist auf die Intriguen der Arabischen Geschäftsleute zurückzuführen, denen aus Handelseifersucht darum zu thun, europäische Reisende von dem Betreten des Landes-Innern abzuschrecken.

Nördlich von Usagara beginnt das in der afrikanischen Topographie so charakteristische Tafelland. Einförmig und unfruchtbar, den kalten von den Kilimandscharobergen herabwehenden Ostwinden ausgesetzt, zieht sich dasselbe in einer Meereshöhe von 3000 Fuß durch das Land Ugogo und die selbst bei den Eingebornen verrufene Wildniß von Mgunda Mkhali bis zu dem oben genannten Kazé im Lande Unyamunézi.

Nach einem längeren Aufenthalte gingen Speke und Grant von Kazé in nördlicher Richtung, den Ukerewe in einer Entfernung von 15 Meilen links flankirend, weiter. Die Schwierigkeiten der Reise häuften sich. Die Erpressungssucht der Häuptlinge in Unyamunézi und später in Uzinza wurde immer unverschämter und in weiterer Folge der in Glasperlen, Baumwollenzeugen, Schneide-Instrumenten ꝛc. bestehende Valuta-Vorrath immer geringer. Jeder Vorsteher der im Wege liegenden Dorfschaften verlangte, ehe er die Friedenstrommel — der Passirschein dieser Länder — rühren ließ, eine indirecte Steuer, genannt »Congho«.

Die in Zanzibar von Speke als Packträger und Reisebedeckung engagirten Wanguana (freigelassene Sclaven) desertirten in hellen Haufen. Die Lage gestaltete sich immer kritischer und schließlich wurde die Expedition durch eine Reihenfolge von Mißgeschicken nach Kazé zurückgetrieben. Die Reisenden ließen sich nicht entmuthigen. Nachdem sie in Kazé ihre Vorräthe durch Zusendungen von Zanzibar ergänzt, gingen sie wiederum nördlich, durchbrachen die Schmarotzerstämme

von Uzinza und überschritten die Grenzen des von dem Könige Rumanika beherrschten glücklichen Landes von Karagué. Ihr Empfang am Hofe Rumanikas war der herzlichste. Der junge, wohlgebildete, mit leichter Fassungsgabe ausgestattete König nannte sie seine Freunde und ließ ihr Zelt neben seiner Palasthütte aufbauen. Speke gewann von dem Lande ein getreues topographisches Bild. Westlich von Karagué begrenzen den Horizont in blauer Ferne hohe, von Süden nach Norden streichende Gebirgszüge. Aus diesen ragt etwas nach Osten vorspringend der circa 10,000 Fuß hohe Mfumbiroberg — anscheinend der Verknotungspunkt der Gebirgsgruppe — in scharfen Umrissen hervor. Es ist mit viel Wahrscheinlichkeit anzunehmen, daß diese Gebirgszone die Haupt-Wasserscheide des Continents bildet und daß an seinen Abhängen die Quellen des Nils, des Congo, des Shiré (Arm des Zambesi) und vielleicht auch des Schari zu suchen sind.

Karagués Ostgrenzen umfluthen die Wasser des gewaltigen Ukerewe und nördlich noch jenseits des Uganda-Reiches soll nach Mittheilungen der Eingebornen ebenfalls ein großer See seine Wasserfläche ausbreiten. Den landschaftlichen Charakter Karagués schildert Speke in warmen Farben. Sich anlehnend an die Vorhöhen des Mfumbirogebirges und von den aus diesen Bergen kommenden zahlreichen Bächen und Flüssen, darunter der bedeutende Kitanyuli, reich bewässert, dacht Karagué seine immergrünen Berggelände nach dem Nyanza allmählich ab. Die Flußthäler erinnern an Schottlands viel besungene Devon-Landschaften und klare Bergseen geben diesem Vergleiche eine weitere Folie.

Das Klima ist sehr angenehm. Die hohe Lage des Landes — Rumanikas Palast befand sich 5000 Fuß über dem Meere — wie auch die Nähe der großen Seen mildern die Wärme-Ausstrahlung der Aequatorsonne. Die atmosphärischen Niederschläge sind beträchtlich. Während der 6 Monate, in denen die Sonne im Süden steht, fällt fast täglich Regen. Im März und April regnete es ununterbrochen.

Speke hält den Aequator für den Mittelpunkt der atmosphärischen Bewegung. Seine Aussage stimmt mit den Zeugnissen von Barth, Rohlfs und Anderen überein. Die traditionelle Ansicht von der großen Trockenheit des inneren Afrikas erleidet hiernach eine wesentliche Modification. Die Bewohner der westlichen und südlichen Uferländer des Ukerewe tragen nicht den ausgeprägten Typus der afrikanischen Negerstämme und sind wahrscheinlich Nachkommen der von Osten hierher vorgedrungenen Gallas, eines Volkes semitischer Abkunft. Darauf bezügliche Ueberlieferungen haben sich in Karagué und Uganda bis heute erhalten. Die geistige Culturstufe ist bei alledem keine hohe. Ein Zahlensystem findet sich nicht vor; der sprachliche Ausdruck ist oft ungenau und für viele Gegenstände fehlt die Bezeichnung.

Die Eingebornen erzählten: in früheren Zeiten seien die jetzt getrennten Länder des Ukerewe-Gebietes zu einem großen Reiche »Kittara« vereinigt gewesen. Die Residenz des Herrschers habe so fern gelegen, daß eine ihm als Tribut gesandte Kuh unterwegs gekalbt und dieses Kalb, zur Kuh geworden, wiederum ein Kalb geboren, ehe des Königs Stadt erreicht worden wäre.

Dem Könige von Uganda durch Rumanika auf das Angelegentlichste empfohlen, gingen Speke und Grant nach diesem nördlich am Ukerewe gelegenen Lande. Dasselbe ist von großer Fruchtbarkeit. Im anmuthigsten Wechsel breiten sich über die reich bewässerte Landschaft Gruppen prächtiger Bananen, Pisang- und

Akazienbäume. Dazwischen dehnen sich saftige, zahlreichen Rinderheerden zur Weide dienende Wiesenflächen aus. In der Nähe des Sees wird das Land sumpfig. Hier hatten die Reisenden zahllose, in schlammigen Betten rieselnde Wasser-Rinnsale und zwei größere nordwärts gehende Flüsse zu überschreiten. Diese beiden Gewässer zeichnet Speke in seiner Karte als dem Ukerewe entströmende Nebenarme des Nil. Uganda hat verhältnißmäßig gute Straßen, zu deren Seiten sich sauber eingehegte Gärten hinziehen. Die Einwohner sind ein willenloses Spielzeug ihres despotischen Königs Mtésa. Hinrichtungen aus den nichtigsten Ursachen waren ein tägliches Schauspiel. Durch den launenhaften Mtésa monatelang zurückgehalten, konnten die Reisenden erst im Januar 1862 ihren Weg weiter fortsetzen. Sie zogen, den Ukerewe jetzt im Rücken, in direct nördlicher Richtung.

Am 21. Juli 1862 erreichte die Expedition endlich ihr heißersehntes Ziel, den Nil. In stolzer Ruhe trug er hier seine Wasser in einem 600 — 700 Yards breiten, von grünen Inseln und Granitfelsblöcken bedeckten und von hohen Grasufern eingefaßten Strombette nach Norden.

An Speke trat nunmehr die Aufgabe heran, den Nil südwärts hinaufzugehen und den Punkt endgültig festzustellen, wo der Strom aus dem Ukerewe heraustritt.

Nach mehreren Tagereisen wurde auch diese Stelle, von der Speke zwar zu vorlaut, aber doch in leicht verzeihlichem Stolze, ausrief: »die Nilquellen sind entdeckt«, erreicht.

Der Fluß entströmt dem See in einem 12 Fuß hohen und 400 — 500 Yards breiten, durch drei vorstehende Felsen getheilten Wasserfalle, von den Eingebornen »die Steine«, von dem Entdecker »die Riponfälle« genannt.

Der dem Nil auf seinem ganzen Laufe so eigenthümliche Wechsel von Fluß- und See-Character macht sich gleich unterhalb der Quelle bemerkbar. Bald zwängen sich die Fluthen raschströmend durch die Schifffahrt hindernde Felsen-Engen, bald dehnen sie sich in behaglicher Breite zu fast stillstehenden, krokodilbelebten Weihern und Seen aus. Mimosen- und Akazienhaine, durchbrochen von lichten, hohe Gräser tragenden Wiesenflächen, ziehen sich auf einem landeinwärts sanft ansteigenden Terrain an den Ufern hin und bieten dem Wanderer die Scenerie europäischer Park-Anlagen.

Beseelt von dem Gefühle eines großen Erfolges, ging Speke wieder stromabwärts und vereinigte sich an der südlichen Grenze des Unyoro-Reiches mit seinem Reisegefährten Grant. Nach zeitraubenden Verhandlungen mit dem König Kamrasi wurde ihnen der Eintritt nach Unyoro gestattet.

Das Land ist völlig eben, die Vegetation mager und die Bevölkerung demzufolge arm. Die Einwohner erzählten: ihr Land sei eine Insel. Den Ukerewe als südliche, den von Speke erkundeten Luta Nzige als nördliche und den Nil als östliche Grenze angenommen, würde allerdings nur nach Westen die Wasserlinie fehlen. Vielleicht ist es späteren Entdeckungen vorbehalten, auch dort eine Wasserfläche (Fortsetzung des Luta Nzige?) zu finden. Aber auch ohne diese Voraussetzung haben die Eingebornen in ihrem, den Nubiern entlehnten Sprachgebrauche, nach welchem das in dem innern Raume zweier zusammenfließender Flüsse liegende Land »Insel« heißt, nicht Unrecht. Die Insel Sennaar, Meroë des Alterthums!

Am 9. November 1862 verabschiedete sich die Expedition von Kamrasi und fuhr den Kafu, ein angeblich aus dem Ukerewe kommendes Gewässer, hinab zu dem Nil. Der Strom war — 1000 Yards breit — in voller Fluth. Er bildet hier die 10 Fuß hohen Karumafälle. Die gefährlichen Stromschnellen und der nach West einbiegende bogenförmige Lauf des Nil bestimmten die Reisenden, in der Sehne des von dem Strome beschriebenen Bogens quer durch die Wildniß von Kioli nördlich vorzudringen.

Als weite und unübersehbare Grassteppe, voll Sumpflachen und Jungles, durchzogen von zertretenen Pfaden schwerwandelnder Elephanten-Heerden, zieht sich das Land von Kidi am rechten Nil-Ufer bis Gani, dem nördlichen Endpunkte der oben beschriebenen Nil-Krümmung. Hier stießen die Reisenden wieder auf den Nil, der, die Gneisberge von Kuku durchbrechend, sich als prächtiger Hochlandsstrom präsentirte. Die Route führte nun fortwährend auf der rechten Seite des Nils, kreuzte einen Nebenfluß desselben, den reißenden Asua, nahe seiner Mündung, durchzog das Land der Bari-Neger und brachte die stark zusammengeschmolzene Expedition am 15. Februar 1863 glücklich nach Gondokoro. Hier nach einer Reise von 28 Monaten trafen Grant und Speke wieder auf Europäer. Die Erforschungs-Route war vollendet.

Speke, das Haupt der Expedition, wurde bei seiner Rückkehr nach England sehr gefeiert und seine Erfolge verdienten in der That hohe Anerkennung. Aber auch die Kritik griff bald genug zu ihrer scharfen Sonde und prüfte die veröffentlichten Reise-Resultate.

Manche der Speke'schen Hypothesen wurden als hinfällig erkannt. Der eifrigste Gegner war sein ehemaliger Reisegefährte Burton. Dieser behauptet: der Ukerewe ist gar keine große zusammenhängende Wasserfläche, sondern ein ausgebreitetes, durch Kanäle untereinander verbundenes Netz vieler kleiner Seen. Er hat nur einen Ausfluß, den von Speke erforschten Nil; die beiden anderen von ihm überschrittenen und angeblich ebenfalls von dem Ukerewe gespeisten Neben-Arme des Nils müssen einem anderen Wasser-Systeme angehören.

Ferner ist nach den Mittheilungen des englischen Missionairs Wakefield der Baringo ein selbstständiger, 10 Meilen östlich vom Ukerewe gelegener See, während die Speke'sche Karte denselben als ein Annex des Ukerewe selbst zeichnet. Dagegen erscheint es richtig, daß der Ausfluß des Baringo-Sees den Asua bildet.

In gleicher Weise bestätigt Dr. Schweinfurth die von Burton viel bespöttelte Speke'sche Beweisführung: die Bewegung erkundeter Fluß-Gewässer den bezüglichen Mittheilungen der Landesbewohner entgegengesetzt anzunehmen. Speke hat mit seinen Veröffentlichungen eben das Schicksal vieler Erforschungsreisenden getheilt. Anfänglich mit Jubel begrüßt und unbeanstandet hingenommen, wird die Ausbeute der Entdeckungen von der Kritik, die selbst gegen positive Resultate reagirt, zum guten Theil vernichtet. Es sei hier nur auf den so arg verleumdeten Französischen Reisenden du Chaillu hingewiesen: wie viele seiner ungläubig belachten Erzählungen haben sich hinterher als wahr herausgestellt!

Bei ihrer Ankunft in Gondokoro trafen Speke und Grant einen Landsmann, den durch seine Abyssinischen Reisen bekannten Baker. Diesem war von der Londoner Geogr. Gesellschaft die Aufgabe geworden, über Gondokoro nach den Aequatorseen vorzudringen, und wenn nöthig, der Grant'schen Expedition, deren Schicksal beängstigte, zur Hilfe zu eilen. Dies war jetzt unnöthig. Dagegen unter-

nahm es Baker, die ungelöste Frage betreffs des von Speke als Hinterwasser des Nils erkundeten Luta Nzige-Sees möglichst aufzuklären. Er ging stromaufwärts, traf den von Spekes Nil durchflossenen See und befuhr ihn auf der Nord-Ostseite mit Kähnen. Baker taufte den See als Seitenstück zu Spekes Victoria Nyanza — Albert Nyanza; bei den Eingebornen heißt er Mwutan. Der Mwutan dehnt sich als enorme Wasserfläche weit nach Südwesten. In dieser Richtung schließen den Horizont die blauen Contouren eines Gebirges, vielleicht der nördliche Abschwung der Mfumbiroberge. Baker hält den Mwutan und nicht den Ukerewe für das Haupt-Sammelbecken der Nilquellwasser; die Beweise bleibt er jedoch schuldig. Die Uferländer des Nils abwärts von Gondokoro sind uns zuerst zuverlässig durch Missionaire der Station Gondokoro bekannt geworden. Der Fluß von Gondokoro — der Bahr el Gebel oder eigentliche Nil — strömt in nördlicher Richtung durch fortgesetzt ebenes Land bis $8\frac{1}{2}°$ nördlicher Breite, wo er sich zu dem mit vegetationsreichen Inseln bedeckten Noo-See erweitert. Hier vereinigen sich mit ihm die von Westen kommenden fast stagnirenden Gewässer des Bahr el Gasal.

Im langsamen durch endlose Sumpfgegenden dahingleitenden Laufe wendet sich der jetzt als Bahr el abiad bezeichnete Strom nach Osten, nimmt den aus Süden kommenden breitfließenden Gobat auf und tritt, sich wieder nördlich dirigirend, in das dem Vice-König von Aegypten tributaire Land ein. Eine erweiterte Kenntniß der von dem Bahr el Gebel und Bahr el Gasal eingeschlossenen Gegenden gaben uns die Mittheilungen der nubischen Elfenbeinhändler Gebrüder Poncet. Ihre Handelsroute führte sie im Jahre 1857 von Meschera el Rek, dem Ausschiffungshafen des Bahr el Gasal südlich bis Djerail ($7\frac{1}{2}$ Gr. nördl. Br.). Der untere Lauf zweier westlichen Nebenflüsse des Bahr el Gebel — des Tondj und Rohl — wurde aufgeklärt und an dem letzteren Flusse ein den Poncets zugehöriges Handels-Etablissement gegründet.

Ungleich umfassender waren die Reisen des Elfenbeinhändlers John Petherik. Derselbe ging 1858 von Meschera el Rek in der Längen-Richtung des 28sten Meridian-Grades südwärts bis Mundo — 5° nördlicher Breite. Im Jahre 1862 führte ihn wiederum eine Reise von Gondokoro westlich bis zum Rohl, diesen Fluß thalabwärts bis zum Dorfe Abael — 7° nördlicher Breite — und von da in östlicher Richtung zum Bahr el Gebel zurück. Petherik kreuzte auf dieser Route ein sich in vielen Parallel-Höhenzügen von Süd nach Nord erstreckendes, circa 3000 Fuß hohes Bergland, dessen bedeutendste Längenthäler den oberen Lauf des Rohl- und Jeiflusses einschlossen.

Aufsehen erregten die Mittheilungen des Italieners Carlo Piaggia.

Piaggia, ein intelligenter in Chartum arbeitender Handwerker, schloß sich aus Unternehmungslust einer nach Süden gehenden Handels-Caravane des Koptischen Großhändlers Ghattas an. Mit dieser Caravane gelangte er über Meschera el Rek bis zu dem unter 4° nördlicher Breite liegenden Lande des Cannibalen-Volks der Niam Niam. Piaggia wußte sich einem Fürsten dieses Landes, dem König Kifa, nützlich zu machen und blieb in dessen Residenz bis zum Jahre 1865. Er hörte von der Existenz eines im Süden von Kifas Residenz gelegenen unermeßlichen Sees mit flachen Ufern. Die dichten Wälder sollen anthropoide Affen — Gorillas? — bergen, über welche im Munde des Volks gräuliche Fabeln umgehen. Piaggia sah die im Kriege erschlagenen Feinde von den Niam Niams aufessen.

Die Reisen der zuletzt genannten Geschäftsleute hatten, so viel Neues und Interessantes sie auch brachten, für die Wissenschaft doch nur einen sehr bedingten Werth. Diese Lücke auszufüllen, unternahmen Deutsche Gelehrte.

Der vielgewanderte, kenntnißreiche v. Heuglin und sein treuer Freund der Botaniker Dr. Steudner begleiteten im Jahre 1863 die von den bekannten holländischen Damen Tinne ausgerüstete Expedition zur Erforschung der Länder am Bahr el Gasal.

Heuglin ging von Meschera el Rek in der achten nördlichen Breitenparallele westwärts bis zum Kosangaflusse — 28¾° östl. Länge. Der hauptsächlichste Zweck seiner Reise, die Erforschung des Kosangagebirges, scheiterte. Dagegen bringt er uns sicheren Aufschluß über den unteren Lauf des Djur, des beträchtlichsten Nebenflusses des Bahr el Gebel und die übrigen hydrographischen und topographischen Verhältnisse der von ihm durchwanderten Gegenden. Seine wissenschaftlichen Beobachtungen und Sammlungen auf dem Felde der Flora und Fauna sind höchst bedeutend.

Die Tinnesche Expedition nahm ein tragisches Ende. Der brave Steudner fiel, ein Märtyrer deutscher Wissenschaft, dem mörderischen Klima der Nilmoräste zum Opfer. Ihm folgte Madame Tinne und eine andere Reisegefährtin. Heuglin selbst mußte fieberkrank nach Chartum zurückkehren.

Viel glücklicher und geradezu epochemachend war die große Erforschungsreise des Dr. Schweinfurth in den Jahren 1869—70. Schweinfurth hatte in Chartum mit dem Kaufmann Ghattas einen Vertrag geschlossen, nach welchem letzterer sich verpflichtete, den Reisenden so weit in die inneren Länder des oberen westlichen Nilgebiets zu befördern, als die Ghattas'schen Handels-Caravanen selbst vordrangen. Die Reise von Chartum bis aufwärts zur Mündung des Giraffen-Flusses, eines sich unterhalb Gondokoro von dem Bahr el Gebel ablösenden und die westliche Ellbogen-Krümmung des Nils abschneidenden Stromarmes, bot keine Schwierigkeiten. Von nun an aber verlor sich der Nil in eine uferlose Sumpffläche. Dichte Wälder baumhoher Sumpfpflanzen: der perennirende korkholzige Ambatsch, das wollige Schilfgras und die im Laufe der Jahrhunderte aus Aegypten hierher verdrängte Papyrusstaude — ziehen sich durch das flache Flußbett. Ihre abgestorbenen, auf dem Wasser verwesenden Theile, die jungen emporschießenden Loden bilden, vereinigt mit Schwemmprodukten der mannigfaltigsten Art, über der Flußfläche filzähnliche Decken, die von den Eingeborenen oft genug als Brücken benutzt werden. Durch derartige sich bis zum Noo-See erstreckende Flußverstopfungen mußten Schweinfurths Schiffer Kanäle hauen und die Barken über Schlamm, Gras und Wasser vorwärts schleifen. Jenseits des Noo-See am Bahr el Gasal setzte sich die Sumpfregion fort, doch war die Schifffahrt leichter. Hier ist das Eldorado der afrikanischen Sumpf- und Wasservögel, der Nilflußpferde, der Krokodile u. s. w. Von dem bekannten Ausschiffungshafen Meschera el Rek ging Schweinfurth landeinwärts nach der großen Seriba Ghattas — 7° 20′ nördl. Br., 27° 30′ östl. L. —, welche er sich zum Hauptquartier seiner weiteren Streifzüge ersehen hatte.

Das Land prangt hier in allen Reizen einer wuchernden Tropen-Vegetation. Akazien, Tamarinden, Gummibäume, dazwischen die unvergleichliche hochstrebende Palme und die raumfordernde, zur Blüthezeit ihr weitverzweigtes Dach mit weißen Malvenblumen bedeckende Adansonia schließen sich zu erhabenen Urwäldern zusam-

men. In reichster Abwechselung umranken parasitische Schlinggewächse diese gewaltigen Stämme, winden sich hinauf in die verästelten Kronen und geben in ihrer Blüthenpracht das Bild schwebender Gärten. Und wieder, wie von unsichtbaren Händen geordnet, ziehen sich Guirlanden von Klettenpflanzen mit festonsähnlichen Blüthenbündeln von Baum zu Baum als schwankende Brücken für Schaaren neckischer Affen, welche den unten vorüberziehenden Wanderer auf weite Strecken lärmend verfolgen.

Schweinfurths erste Entdeckungsroute führte fast in dem Meridian der Seriba des Ghattas direct südlich zur Seriba Mbanga Surrur — 5 Grad nördl. Br., verfolgte von hier den oberen Lauf des Djur — Sueh genannt — südöstlich bis zu seiner Quelle am Berge Bagiusel — $4\frac{1}{2}^\circ$ nördl. Br., 29° östl. Länge —, kehrte wiederum nach Surrur zurück und ging neuerdings südwärts durch das Land der Niam-Niam zwischen 5 und 4°, der Abanga unter 4°, und der Monbuttu zwischen 4 und 3° nördl. Br. Die Residenz des Fürsten des letztgenannten Volksstammes »Munsa« war der südlichst erreichte Punkt. Die Reise bot ungeahnte Resultate. Zwischen der Seriba des Ghattas und der Seriba Surrur ist die Gegend eine leicht gewellte, hier und da mit Baum-Gruppen bestandene, nicht sehr fruchtbare Steppenfläche. Unzählige Wasser-Rinnsale durchschneiden das Land und bilden, sich in Haupt- und Nebenstränge verästelnd, ein unseren Drainage-Leitungen ähnliches Entwässerungssystem. Die 50 bis 60′ tief in den Boden gehenden Wasser-Einschnitte sind auf der Sohle und den Seiten-Rändern mit prächtigen Bäumen bestanden. Solche sich an den Bächen hinziehende Baumlinien, welche bei ihrem tiefen Stande nur mit den Wipfeln über die Oberfläche hinausragen, nannte Piaggia Gallerien und Schweinfurth acceptirt diese Bezeichnung.

Südlich von Mbanga Surrur im Lande der Niam-Niams wird die Gegend wieder sehr fruchtbar und bevölkert. Herrliche Mimosen, riesige Sabonien, Bignoniaceen und Euphorbien, Oelpalmen, Bananen und Bataten wachsen in üppigster Fülle. Heerden von Elephanten und Büffeln, das unbehülfliche Rhinoceros, die leichtfüßige Gazelle, zahlreiche Affenarten finden in diesem Garten der Natur die reichlichste Nahrung. Gemästete Hunde, Ziegen und Hühner dienen den Eingebornen zur Speise und neben, oder richtiger über diesen ihr Mitgeschöpf, der Mensch selbst. Den Cannibalismus bei den Niam-Niams und mehr noch bei den Abanga und Monbuttu nennt Schweinfurth himmelschreiend. Fettsein ist sicherer Tod. Und doch befinden sich diese Stämme auf einer höheren Culturstufe als die übrigen afrikanischen Wilden. Die Abanga und Monbuttu sind geradezu intelligent zu nennen. Ihre aus Eisen und Kupfer hergestellten Waaren zeugen von großer mechanischer Fertigkeit und übertreffen die Leistungen unserer Grobschmiede. Die Wohnungen sind von zierlichstem Bau und bequemster Einrichtung. Kupfer ist die ausschließliche Valuta.

Mehrere Tagreisen südlich von Monbuttu wohnt das Zwergvolk der Acka, deren Manneshöhe durchschnittlich nicht $1\frac{1}{2}$ Meter übersteigt. Bereits du Chaillu hatte, wie er in dem Journale der Amerikan. geographischen und statistischen Gesellschaft erzählt, in West-Afrika östlich vom Agowai ein Zwergvolk, die Abongo, angetroffen und in seiner gewohnten sanguinischen Weise versucht, diese Menschenrace mit den Pygmäen des Homer zu indentificiren. Die Pygmäensage der Alten als Fabel betrachtet, fragt es sich, ob die Acka vielleicht Nachkommen der von Herodot erwähnten, im Innern Afrikas wohnenden »kleinen Männer von noch

nicht einmal mittlerer Größe« sind. Die nördliche Grenze des Niam-Niamlandes hält Schweinfurth für die Wasserscheide des Nil- und Tsadbeckens. Die Gewässer dieses Landes strömen einem großen von Ost nach West laufenden Flusse, dem »Nelle« zu, welchen Schweinfurth überschritt und den er für den oberen Lauf des in den Tsadsee mündenden Schari hält. Nach den Mittheilungen der Eingebornen beginnt der Nelle im April zu steigen, während nach Barth und Nachtigall der Schari schon im Januar seine größte Wassermasse dem Tsadsee zuführt. Dies würde der Hypothese des Dr. Schweinfurth allerdings die Beweiskraft entziehen. Nach einer fünfmonatlichen Reise voll unsäglicher Strapazen kehrte Schweinfurth nach der Seriba des Ghattas zurück. Er hatte auf dieser Tour 6 Völker und 8 Sprachen kennen gelernt. Seine botanische Sammlung bestand aus nahe 1000 Pflanzenarten, darunter die Hälfte neue. Die Geographie verdankt ihm außer der Auffindung des Nelle ein lichtvolles Bild des hydrographischen Netzes des oberen westlichen Nilbeckens.

Die in diesem Gebiete sich bewegenden Gewässer liegen mit ihren Quellen dem Nil verhältnißmäßig nahe, dirigiren sich aber in ihrem oberen Laufe immer mehr westlich, bis sie, in der Mitte eine Kurve bildend, wieder nach Osten einlenken und dem Nilstrome zufließen. Die Construction einer halbmondförmigen Figur, in welcher die concave Seite auf der Strecke vom Mwutan bis zum Noo-See durch den Nil, die convexe durch den Lauf des Djur beschrieben wird, dürfte dem Bilde dieses Flußsystems annähernd entsprechen.

Im nächsten Jahre — 1870 — unternahm Schweinfurth noch eine zweite größere Reise von seinem Standquartier westlich bis Konfara 27,70° östlicher Länge und überschritt den Djur in seinem mittleren Laufe. Die Konsanga-Gebirge zu erreichen, war ihm aber ebensowenig vergönnt als seinem Vorgänger Heuglin.

Schweinfurth ist inzwischen glücklich in die Heimath zurückgekehrt. Die Ergebnisse seines Unternehmens sichern ihm einen Platz in der Reihe unserer größten Forschungsreisenden. In der betrachtenden Darstellung, einer lebendigen Anschauung und in dem die Details zusammentragenden Bienenfleiße erinnert er lebhaft an Humboldt.

Wichtige, auf glaubwürdige Erzählungen der Eingebornen basirende Mittheilungen sind demnächst noch eingegangen von dem in Mombas stationirten Missionair Wakefield. Es betreffen diese das bis jetzt auf den Karten weißgebliebene Gebiet zwischen den Schneebergen Kilimandscharo und Kenia und dem Ukerewe.

Das Land soll sich von den genannten Bergen bis zu dem Ukerewe als ununterbrochene 4000′ hohe Plateaufläche ausdehnen, deren wenige muldenförmige Vertiefungen mit kleinen Salzseen ausgefüllt sind. Nennenswerthe Flüsse fehlen.

Die Schneewasser des vulkanischen Kilimandscharo-Gebirges fallen durch Vermittelung des Osi-, Subaki- und Rufi-Stroms in das Indische Meer. Die wenigen nach Norden abfließenden Wasser werden nach kurzem Laufe von dem porösen Erdboden verzehrt. Es ergiebt sich hieraus, daß dem Ukerewe bz. dem Nil von Südosten wesentliche Wassermengen nicht zufließen und daß vor allen die Nilquellen, wie von den Arabern angenommen, an den nördlichen Abhängen des Kilimandscharo und Kenia nicht zu suchen sind.

Im Sommer 1871 ging Baker mit der Aufgabe, die von dem Mwutan und Ukerewe bespülten Länder für den Vice-König von Egypten zu erwerben und den Elfenbeinhandel zu monopolisiren, mit 34 Schiffen und einer zahlreichen Mann-

schaft den Nil neuerdings aufwärts. Die Pflanzenbarre unterhalb des Noosees bewog ihn zu dem Versuche, durch den Giraffenfluß nach Gondokoro vorzubringen. Der Plan mißlang; er mußte nach Tausikya am Nil zurückkehren und dort mit 1000 Mann einen zum Noosee führenden Kanal durch die Strom-Verstopfung hauen lassen. Weitere Nachrichten sind von ihm nicht eingetroffen. Eine ihm von Chartum mit Proviant nachgesandte Träger-Colonne will ihn nicht haben finden können und ist zurückgekehrt. Es ist zu befürchten, daß Bakers Expedition an der Schwerfälligkeit ihrer Ausrüstung und an der Unzuverlässigkeit der Bedeckungsmannschaft scheitern wird.

Gegenwärtig glaubt Dr. Livingstone, der die Erforschung Afrikas zu seinem Lebenszweck gemacht, in einem westlich vom Tanjanyikasee entdeckten, in vielfachen Windungen nach Norden fließenden Strome den Nilquellfluß gefunden zu haben. Burton bestreitet dies auf das Bestimmteste und bei der Verworrenheit der Livingstone'schen Mittheilungen müssen allerdings weitere Aufschlüsse erwartet werden.

So sind denn die Nilquellen, deren Entdeckung wiederholt verkündet, immer noch eine offene Frage. Noch ist nicht festgestellt, ob Bakers Mwutan oder Spekes Ukerewe oder vielleicht ein dritter, südwestlich von den beiden gelegener See als Hauptsammelbecken der Nilquellwasser dient. Wie dem auch sei, die Lösung des Problems wird nicht lange fern bleiben. Schon rüsten sich in edlem Wettstreit wiederum eine deutsche und eine englische Expedition, um den Congostrom aufwärts die Aequatorseen zu erreichen, deren Regionen mit großer Wahrscheinlichkeit die Quellen des heiligen Nils verschleiert halten.

---

16. Der Schiffspostdienst der Französischen Postverwaltung.

Vom Ober-Postdirections-Secretair L. in St.

Die Einrichtung des Französischen Schiffspostdienstes beruht auf dem vom General-Postamte unter Genehmigung des Finanzministers erlassenen Reglement vom 28. Juli 1869.

Der Dienst der Post-Dampfschiffe steht unter der oberen Leitung des General-Postamts in Paris. Als Commissarien desselben fungiren in den wichtigeren Häfen des In- und Auslandes: Marseille, Saint-Nazaire, Havre, Bordeaux, Calais, Alexandria, Constantinopel und Shanghai Beamte, welche als unmittelbare Vorsteher des Dienstes anzusehen sind. Dieselben werden auf Vorschlag des General-Postamts vom Finanzminister ernannt.

Die Commissarien in Alexandrien, Constantinopel und Shanghai stehen unter dem Commissariat von Marseille, von dem sie ihre Instructionen erhalten. Sie berichten dem Commissariat in Marseille über alle Einrichtungen, welche sie wegen ihrer Dringlichkeit aus eigenem Antriebe getroffen haben.

Die Beamten, welche an dem Schiffspostdienst theilnehmen, werden vom General-Postdirector ernannt. Sie werden aus den Klassen der Expeditionsvorsteher und nachgeordneten Beamten (commis principaux et ordinaires) ausgewählt und gleichmäßig als »Postschiffsbeamte« (»agents du service

maritime«) bezeichnet und nach demjenigen Hafen committirt, woselbst ihre Gegenwart erforderlich ist. Ihr Auftrag bezeichnet jedesmal die Concession derjenigen Gesellschaft, bei welcher das General-Postamt sie beschäftigen will, wenn mehrere Gesellschaften denselben Hafen benutzen.

Der Commissarius, zu dessen Disposition die Beamten stehen, verwendet sie ohne Unterschied auf allen Coursen der in der Ernennungsverfügung bezeichneten Gesellschaft, indem er dem Alter, der Geschicklichkeit und dem Grade der Erfahrung und Kenntniß der Beamten Rechnung trägt.

Die Zahl der Postschiffsbeamten beträgt 39; sie sind wie folgt vertheilt:

Marseille auf dem Course im Mittelmeere 12, nach Indien und China 6, nach Calcutta (Station) 1, nach Réunion (Station) 2, nach Singapore oder Hongkong 1 Beamter.

Saint-Nazaire auf dem Course von Saint-Nazaire nach Colon und nach Verakruz 5, nach den Antillen (Station) 4 Beamte.

Havre auf dem Course nach den Vereinigten Staaten 4 Beamte.

Bordeaux auf dem Course nach Brasilien und La Plata 4 Beamte.

Auf den Coursen zwischen Calais und Dover, zwischen Constantinopel und Smyrna, zwischen Constantinopel und Salonichi, zwischen Trapezunt und Ibraila, zwischen Singapore und Batavia und zwischen Hongkong und Shanghai besorgen die Capitaine der Packetboote den Austausch der Briefsäcke.

Die Bewerber um eine Stelle im Seepostdienste haben sich schriftlich zu verpflichten, mindestens 6 Jahre diesen Dienst wahrzunehmen. Diejenigen Beamten, welche vor Ablauf dieser Frist den Seepostdienst aufzugeben wünschen, werden, ohne Verlust ihres in der Zwischenzeit erlangten Avancements, in ihre frühere Stelle zurückversetzt. Sie können aus ihrer Beschäftigung im Seepostdienste irgend ein besonderes Anrecht nicht herleiten. Beamte, deren Körperconstitution den Strapazen der Seereisen nicht mehr gewachsen ist, werden auf den Vorschlag des vorgesetzten Commissarius aus diesem Dienste zurückgezogen. Nach Ablauf der 6 Jahre befindet die Postverwaltung darüber, ob die Beamten noch weiterhin im Schiffspostdienst zu belassen oder zu anderen Dienstleistungen zu berufen sind, ohne daß die betreffenden Beamten gegen die letztere Maßregel reclamiren dürfen.

Die Postschiffsbeamten erhalten neben ihrem festen Gehalte eine besondere Entschädigung für die Ausübung des Dienstes auf den Postdampfschiffen. Diese Entschädigung wird in Gestalt von täglichen Diäten gewährt und nach der Dauer der Reise auf dem Meere resp. der Dauer des Aufenthalts im Auslande berechnet.

Die Diäten sind verschieden, je nachdem der Dienst mehr oder weniger beschwerlich, der Lebensunterhalt mehr oder weniger kostspielig ist; sie sind danach, wie folgt, festgesetzt worden:

Für die Course auf dem Mittelmeere 7 Fr., nach und von Brasilien und La Plata 15 Fr., nach und von den Vereinigten Staaten 18 Fr., nach und von Mexico und den Antillen 20 Fr., nach und von Indien und China 25 Fr. pro Tag.

Wenn ein Postschiffsbeamter verhindert ist, an dem für seine Einschiffung bestimmten Tage abzureisen und wenn es absolut unmöglich sein sollte, denselben durch einen seiner Collegen zu ersetzen, so wird ein Beamter vom Localpostamte zu diesem Dienst herangezogen. Die Wahl dieses Beamten findet gemeinschaftlich durch den Commissarius und den Vorsteher des Localpostamts statt. In diesem Falle

gehen die dem Postschiffsbeamten gewährten Diäten auf dessen Stellvertreter über und Ersterer hat, wenn er nicht durch Krankheit verhindert oder aus nothwendigen Gründen von seinem Hafen fern sein sollte, die Stelle jenes Beamten bis zur Rückkehr desselben von seiner Reise wahrzunehmen.

Die auf dem Meere vorgekommenen Unfälle können ebenso wie Handlungen des Muths und der Aufopferung, wenn sie gehörig constatirt sind, zum Nutzen der Beamten eine ausnahmsweise Beförderung oder einen vortheilhaften Wechsel des Courses veranlassen.

Behufs Ausübung des Dienstes auf den Zweiglinien sind Beamte in folgenden Orten stationirt worden: in Port Louis (Mauritius) 2 Beamte, in Hongkong oder Singapore 1 Beamter, in Point de Galle 1 Beamter, in Fort de France (Martinique) 2 Beamte, in St. Thomas (Antillen) 2 Beamte.

Diese Beamten, welche seitens der Postverwaltung in Betreff der Gewährung des Gehalts 2c. so behandelt werden, als wenn sie sich das ganze Jahr hindurch im Seepostdienste befinden, erhalten fortdauernd den im Voraus bestimmten Diätensatz. Dieser Satz beträgt für die Beamten auf den Coursen des Antillen-Meeres wie für ihre Collegen auf den Hauptrouten 20 Franken und für die Beamten, welche auf den Coursen zwischen Indien und China beschäftigt sind, 28 Franken 61 Centimen pro Tag.

Der Dienst auf den Stationen außerhalb Europas ist nach der Reihe für alle Beamten derselben Dampfschifffahrts-Concession obligatorisch. Die längste Dauer der Stationirung ist auf 2 Jahre festgestellt, die Hin- und Rückfahrt wird dabei nicht gerechnet. Wenn sich ein Beamter finden sollte, der gern den Dienst im Auslande annimmt, so wird er zum Vortheil desjenigen seiner Collegen, den er bezeichnet und somit zum Theil oder ganz vertreten will, dahin beordert, wohin Jener gehen sollte. Sein Dienst wird inzwischen von demjenigen Beamten, den er vertritt, wahrgenommen. Wenn zum ersten Male Beamte nicht vorhanden sein sollten, die gern nach dem Auslande gehen, so sollen die zur Besetzung der Stellen erforderlichen Beamten durch das Loos gewählt werden.

Die Beamten der Course nach Indien, China, Mexico und den Antillen, den Vereinigten Staaten und Brasilien werden nach ihrer Ankunft in Frankreich so oft, als das General-Postamt es für nützlich erachtet, nach Paris beordert, um daselbst über Fragen, welche den Dienst betreffen, zu berichten. Sie werden zu diesem Zweck mit einer Verfügung versehen, welche ihnen freie Beförderung auf der Eisenbahn sichert. Während ihres Aufenthalts in Paris beziehen sie Diäten von 7 Franken pro Tag.

---

17. Das Schiff »Bessemer-Reed« und die Seekrankheit.

Verminderung der durch das Stampfen und Schlingern hervorgebrachten Bewegung des Schiffes. — Ein erster Versuch auf festem Lande.

(Aus dem „Journal des Débats" vom 6. Februar 1873.)

Eine neue Erfindung macht augenblicklich jenseits des Canals viel von sich reden, scheint aber der Kritik leider noch manche Handhabe zu bieten; wir sprechen

von dem Schiff »Bessemer-Reed«, welches dazu bestimmt ist, die Reisenden vor der Seekrankheit zu bewahren.

Diese Krankheit entsteht aus einer ganz mechanischen Ursache, die, durch Rückwirkung auf das Nervensystem, die Circulation des Blutes beträchtlich hindert und in den fortwährenden Schwankungen des Schiffes, sowohl der Breite (Schlingern), als auch der Länge (Stampfen) nach, zu suchen ist. Alles, was sich am Bord befindet, hebt und senkt sich abwechselnd. Diese wiederholten und nach verschiedenen Richtungen wirkenden Schwingungen stören die Bewegung der flüssigen Theile des Organismus und hindern die Functionen der einzelnen Organe; das Blut besonders, durch das Heben oder Senken des Schiffes in stetig entgegengesetzte Richtung getrieben, gelangt nicht mehr mit gleicher Leichtigkeit zu den Organen, die Nerventhätigkeit wird dadurch eine unvollkommene, das Unwohlsein beginnt und tritt unter verschiedenen Symptomen, je nach dem Temperament der einzelnen Individuen, auf. In allen Fällen ist das Uebelbefinden derselben Art, wie dasjenige, welches man auf der Schaukel empfindet und wird augenscheinlich durch den plötzlichen Wechsel des Hebens und Senkens hervorgerufen. Die Schwankungen wegschaffen, heißt zugleich die Krankheit heben.

Die Lösung dieses Problems hat Herr Bessemer, wohlbekannt als Erfinder des Verfahrens, welches bei der Fabrikation des nach ihm benannten Stahls in Anwendung gebracht wird, entschlossen in die Hand genommen. Er hat nicht, wie dies unrichtiger Weise oftmals wiederholt worden ist, versucht, einen freihängenden Salon, nach Art des von Cardan construirten, herzustellen, da durch eine derartige Einrichtung die Bewegung des Hebens und Senkens nicht vermieden wird; sondern er hat auf mechanische Weise den Fußboden eines ganzen Salons von den fortwährenden und wechselnden Schwankungen der Wasseroberfläche unabhängig gemacht.

Während des Schlingerns schwankt das Schiff von rechts nach links, und zwar um eine unveränderliche Linie, welche mit der Richtung der Schiffsachse zusammenfällt. Herr Bessemer bestimmt nun nach Maßgabe dieser Linie die horizontale Lage seines Salons, wenn sich derselbe im Zustande der Ruhe befindet, und bringt dann, um das Neigen des Salons, bald nach der einen, bald nach der anderen Seite, zu verhindern, unter dem Fußboden hydraulische Apparate an, welche dazu dienen, bei Bewegung des Schiffes die sich senkende Hälfte des Salons zu heben und die sich hebende zu senken. Auf diese Weise wird der Salon stets im Gleichgewicht erhalten. Ein Steuermann hat, unter Beobachtung einer Wasserwaage, das ganze System speciell zu überwachen, und namentlich dafür zu sorgen, daß die Vertheilung des hydraulischen Druckes geregelt werde. Es ist übrigens klar, daß man endlich auch eine mechanische Vorrichtung finden wird, welche diese Mittelsperson überflüssig macht und an deren Stelle eine automatische Regulirung einführt.

Durch die obige Einrichtung werden die Schwankungen in der Breite, wenn nicht vollständig beseitigt, so doch wesentlich abgeschwächt. Bezüglich der Längs-Schwankungen aber hat Herr Bessemer auf eine durch ein ähnliches Mittel herbeizuführende Beseitigung verzichtet, weil dadurch der Apparat zu complicirt werden würde; er hat sich darauf beschränkt, ein möglichst langes Schiff zu construiren und den Salon in der Mitte desselben, und zwar an der Stelle zu er-

richten, wo sich gewöhnlich die Maschinen befinden und wo bekanntlich die Längsschwankungen am geringsten sind.

Auf dem Plane hat das von Herrn Reed, dem früheren Chef-Constructeur der englischen Marine, gezeichnete Schiff 117 Meter Länge, bei einer Breite von 15 Metern; sein Tiefgang soll 2 Meter 40 Centimeter nicht übersteigen. Der Salon für die Passagiere mißt 25 Meter in der Länge, 10 Meter in der Breite und 6 Meter in der Höhe; er ist von einer Promenaden-Brücke überdacht, welche sich 2 Meter über der Brücke des Fahrzeuges erhebt. Das Schiff ist ein Räderdampfer mit einer Maschine von 750 nomineller (4600 effectiver) Pferdekraft, und hat eine Geschwindigkeit von 20 Meilen. Dasselbe ist ausschließlich zu Fahrten über den Canal bestimmt.

Um darzuthun, daß sein System nicht unpraktisch sei, hat Herr Bessemer ein großes Modell construiren lassen. In ein ausgemauertes, mit Wasser gefülltes Bassin wurde der Rumpf eines Schiffes von 7 Metern Länge gebracht, auf welchem sich eine große Kajüte von 3 Metern Breite und 6 Metern Länge befand, die mit den hydraulischen Gleichgewichts-Apparaten versehen war. Es wurde nun der Schiffsrumpf in heftige Schwankungen versetzt, wodurch man ein »Schlingern« von wenigstens 14° nach jeder Seite, d. h. eine totale Abweichung von 28°, bei 10 Schwankungen pro Minute erzielte. Trotzdem gelang es dem Steuerer, durch seine hydraulischen Maschinen die Kajüte vor diesen sehr bestimmt hervortretenden Bewegungen der Hebung und Senkung zu bewahren; der Fußboden wich nicht über $1\frac{1}{2}°$ ab.

Dieser Versuch ist allerdings sehr befriedigend ausgefallen, und dennoch fehlt viel zur Erfüllung der Bedingungen, welche die Praxis stellt. Die Schwankungen waren regelmäßig, rhythmisch; nichts war also leichter, als sie durch eine andere rhythmische Bewegung aufzuheben. Auf der See aber sind dieselben sehr zusammengesetzter Art; man glaubt nicht, bis man es selbst gesehen hat, wie complicirt die Curve ist, welche jeder Punkt eines Schiffes beschreibt, sobald das letztere der Einwirkung der Wellen ausgesetzt ist. Der zur Regulirung angestellte Matrose wird sich niemals einen derartig sicheren Blick aneignen, um der unregelmäßigen Bewegung der Wellen erfolgreich entgegenwirken zu können; eine automatische Kraft aber würde nicht schnell genug arbeiten, um den unvorhergesehenen und unwiderstehlichen Anprall der ungleichen und kurzen Wellen des Canals aufzuheben. Schließlich aber würden, so gut man auch das Vordertheil des Schiffes zum Durchschneiden der Wellen und dadurch zur Milderung des »Stampfens« eingerichtet haben möge, die Hebungen und Senkungen doch niemals unterdrückt werden können. Zugegeben selbst, daß die mechanischen Schwierigkeiten glücklich überwunden wären, so würde man doch auf dem neuen Schiff nichtsdestoweniger den zwar abgeschwächten, aber aus verschiedenen Ursachen noch sehr complicirten Schwankungen ausgesetzt sein und diese würden hinreichen, das Nervensystem der etwas empfindlichen Naturen anzugreifen.

Der Versuch ist aber deshalb, vom Standpunkte der Mechanik und der Physiologie aus beurtheilt, nicht weniger interessant; und schließlich muß eine Probe ja immer erst den Ausschlag geben; jedenfalls kann man dem Werke zweier verdienstvoller Ingenieure, wie der Herren Reed und Bessemer, die es auf die Gefahr des Nichtgelingens hin unternahmen, nur Anerkennung zollen. Der Versuch

ist entschieden der Mühe werth, und es darf wohl nicht hinzugefügt werden, daß derselbe mit dem lebhaftesten Interesse von der großen Zahl derjenigen verfolgt wird, welche täglich über den Canal fahren.

II. Kleine Mittheilungen.

Eisenbahn-Bremsapparate. Auf der Hessischen Ludwigsbahn haben interessante Versuche mit der neuen Heberlein'schen Bremsvorrichtung stattgefunden, mittelst welcher ein ganzer Eisenbahnzug augenblicklich zum Stehen gebracht werden kann. An einem Extrazug mit einer Maschine und acht großen sechsachsigen Personenwagen waren die beiden mittleren Wagen damit versehen. Die mit einem Hebelruck leicht in Bewegung zu setzende Hemmvorrichtung bringt den Zug zwar sofort zum Stehen, die Räder der Maschine mahlten dagegen noch einige Minuten fort. Uebersteigt das Gewicht des Zuges das der Maschine nicht, so ist das Weiterschleifen des Zuges zu befürchten; ebenso bleibt noch die Frage zu lösen, ob bei einem plötzlichen Halt des Zuges, namentlich in Folge ganz unvorhergesehener Gefahr und Nothsignale, nicht ein Aufeinandersteigen der Wagen doch noch möglich ist. Die Versuche auf der Ludwigsbahn werden deshalb noch fortgesetzt und zwar wird der Angriff der Mechanik auf die Maschine verlegt und der letzte Wagen des Zuges auch mit der Vorrichtung versehen. Dieselbe besteht im Wesentlichen aus in einem festen Gehäuse eingeschlossenen Rollen, von welchen je eine durch Auslösung im Moment der Noth auf die Mitte der Räderachsen gleichzeitig wirkt, so daß nach einem in der Mechanik längst bekannten Gesetze die entgegengesetzte Bewegung der nur auf eine halbe Umdrehung freien Rolle die Umdrehung der Radachse mit der mehr als achtfachen Kraft paralysirt, und um so rascher, je rascher sich die Radachse umdreht. Eine Hauptsache ist bei der Vorrichtung die Beschaffenheit des Materials. Bei den indessen günstig verlaufenden Versuchen war die Kraftentwickelung so stark, daß mehr als zolldicke Eisenstangen zerbrachen. Nach der Ansicht erfahrener Techniker wird mit solchen Vorrichtungen und der bevorstehenden Einführung auch der (Explosions-) Schlagsignale die Gefahr noch nicht gründlich beseitigt. Man hält die Zahl der Sicherheitsapparate für so bedeutend, daß ihre Beobachtung und deren Anwendung auf den Dienst, ganz abgesehen von der mit ihrer Zahl wachsenden Gefahr der Mißverständnisse, mehr Aufwand an Intelligenz, an Personal und an Material erfordert, als bei einer der Sicherheit dienlicheren, vereinfachten, auf strenge Pünktlichkeit, Umsicht, Intelligenz und in jeder Kategorie ausreichende Personalkräfte gestützten Betriebsordnung des Eisenbahnwesens aufzuwenden wären. Zur Durchführung einer solchen Reform müßten bei Anstellung des Personals vielfach andere Gesichtspunkte als bisher maßgebend werden.

Die Statistik des Telegraphenverkehrs von Amsterdam weist für das Jahr 1872 folgende Resultate auf. Es wurden

	abgesandt:	empfangen:
vom Haupt-Kontoor	303,704 Depeschen,	319,089 Depeschen;
von der Filialstelle im Amstel-Hôtel	18,215 »	30,057 »
von der auf dem Haarlemer Dijk	3,123 »	7,160 »
» » in der Spiegelstraat ...	37,893 »	30,388 »
» » auf der I Jgracht	20,928 »	24,022 »
zusammen ...	383,863 Depeschen,	410,716 Depeschen.

Niederländische Postverwaltung. In dem Etat für das Jahr 1873 sind

die Einnahmen auf .... 2,550,000 Fl.,
die Ausgaben » .... 1,806,300 »

veranschlagt, so daß ein Ueberschuß von .. 743,700 Fl. zu erwarten sein würde.

Den größten Theil der Ausgaben bilden die Besoldungen der Provinzial-Postbeamten. Die Niederländische Postverwaltung hat ebenfalls eine Erhöhung der Gehälter eintreten lassen, da die bisherigen Sätze den veränderten Verhältnissen und der Steigerung des Verkehrs nicht mehr entsprechen; sie wird in der Aufbesserung der Besoldungen successive vorgehen. Von den Etatsansätzen bei dem Besoldungstitel sind hervorzuheben:

Gehälter der Inspecteurs (Vorsteher der (5) Provinzial-Verwaltungsbehörden)	2600	Fl. jährl.,
Gehälter der Directeuren (Vorsteher der Postämter, 150 an der Zahl)	500—3300	» »
Gehälter der Commiesen (Postsecretaire, 137)	800—1400	» »
» » Assistenten	400— 750	» »
» » Brievenbestellers (560)	100— 500	» »
» » Kontoorknechts	300— 475	» »
» » Brievengaarders (Postagenten, 980) ..	75— 400	» »
» » Conducteurs	450— 600	» »
» » Postboden (Schaffner, 675)	75— 575	» »

Der Gesammtbetrag des Besoldungsaufwands beläuft sich für 2943 unmittelbare Beamte auf 1,118,200 Fl. Hierzu treten noch die — dabei nicht berücksichtigten — persönlichen Kosten der General-Postverwaltung im Haag (28 Beamte = 32,460 Fl.). Für diverse Amtsunkosten, Büreaumiethen, Fahrtgelder auf Eisenbahnen sind 114,000 Fl. angesetzt. Die Gesammtsumme der Kosten für Postgebäude, Miethen, Drucksachen, Stempel, Brieftaschen und andere Büreaubedürfnisse beträgt 268,000 Fl. (darunter 150,000 Fl. für die Posthäuser, 30,000 Fl. für Formulare, 4500 Fl. für Briefkasten und eine Summe von 22,000 Fl. für Beschaffung von Dienstbekleidungen für Conducteure, Briefträger und Schaffner). Von den sonstigen Etatspositionen ist die Ausgabe für Postbeförderungen (im Ganzen 300,000 Fl.) die wichtigste.

Verwaltungsunterricht in Belgien. Unter dem 31. Januar hat der Minister der öffentlichen Arbeiten eine Vorschrift über den administrativen

Unterricht für die Agenten in der Eisenbahn-, Post-, Telegraphen- und Marineverwaltung erlassen. Es sollen hiernach vom 1. März an die Chefs jede Woche in einer oder zwei Sitzungen ihren Untergebenen in Frageform die Theorie der Instructionen darlegen. Am Ende jeder Sitzung soll den Interessirten Kenntniß von den Gegenständen gegeben werden, welche in der folgenden vorkommen sollen. Alle Monate findet ein Examen statt, um die in der Zwischenzeit studirten Instructionen durchzugehen. Die in jeder Sitzung behandelten Gegenstände, die bei der monatlichen Prüfung gestellten Fragen und gegebenen Antworten und die Zahl der Points, welche jeder Beamte erhalten hat, werden kurz in einem besonderen Hefte verzeichnet.

Die Antworten werden von 0 bis zu 10 Points markirt. Die Summe der erhaltenen Points dient als Element der Schätzung, um die Verdienstnummern in den Vorschlägen zu Beförderungen und Entschädigungen und um in den Personallisten den Grad der Verwaltungskenntnisse festzustellen.

Dasselbe Schätzungselement wird in den an die Centralverwaltung zu richtenden Anträgen wegen definitiver Zulassung der versuchsweise zugelassenen Agenten in Rechnung gezogen.

Die Dienstchefs und ihre Adjuncten sollen ihre Inspectionsreisen so einrichten, daß sie den erwähnten Konferenzen so häufig als möglich beiwohnen können, und sie sind gehalten, das oben erwähnte Heft jedesmal einzusehen und ihre Bemerkungen, wenn sie welche zu machen haben, hinzuzufügen.

Die ältesten Postverträge Frankreichs mit dem Auslande sind die im Jahre 1669 mit dem Grafen von Thurn und Taxis, 1670 mit den »courriers-majors« von Spanien abgeschlossenen Conventionen. Die courriers gingen damals alle vierzehn Tage von Paris nach Madrid. In dem fast zwei Jahrhunderte umfassenden Zeitraum von 1669 bis 1861 sind zwischen Frankreich und Thurn und Taxis 33 Postconventionen abgeschlossen worden.

Spanisch-Portugiesischer Verkehr. Zwischen dem Spanischen Generaldirector der Posten und Telegraphen, Joaquin M. Villavicencio, und dem Portugiesischen General-Postdirector, Eduardo Lessa, ist ein Additionalvertrag zu dem Postvertrage vom 25. März 1871 abgeschlossen worden, wonach zwischen beiden Ländern ungebundene und gebundene Bücher mittelst der Post in den gewöhnlichen Briefsäcken versandt werden können. Die Bücher müssen frankirt sein und das Porto kostet 6 Centimen Spanisch oder 10 Reis Portugiesisch für jede 40 Gramme.

Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Kayßler.

Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Deutsches Postarchiv.

Beiheft
zum
Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 6. Berlin, März. 1873.

I. Actenstücke und Aufsätze.

18. Die erste Berathung des Gesetzentwurfs,
betreffend
einige Abänderungen des Gesetzes über das Posttaxwesen im Gebiete des Deutschen Reiches,

in der 3. Sitzung des Deutschen Reichstages vom 17. März 1873.

(Stenographischer Bericht.)

Zur Einleitung der Diskussion hat der Herr General-Postdirector das Wort:

Bevollmächtigter zum Bundesrath, General-Postdirector Stephan: Bei der principiellen Bedeutung des vorliegenden Gesetzentwurfes und dem Umstande, daß er auch in einen bestimmten Kreis von Lebensverhältnissen tiefer eingreift, als es auf den ersten Blick den Anschein haben mag, fühle ich mich verpflichtet, dem Hohen Hause eine einleitende Uebersicht der Hauptgesichtspunkte, von welchen die verbündeten Regierungen bei Aufstellung des Entwurfes ausgegangen sind, näher vorzuführen. Die specielle Stellung, welche dieser Entwurf in der Reihe der bisherigen Entwickelungen auf dem Gebiete des Posttarifwesens einnimmt, wird am klarsten erhellen, wenn Sie mir gestatten, einen schnellen Rückblick zu werfen auf die verschiedenen Phasen, welche die Gestaltung des Fahrposttarifs bisher durch-

laufen hat. Ich werde mich dabei kurz fassen und nur die charakteristischen Momente, die Hauptwendepunkte hervorheben.

In der ersten Zeit der Entstehung des Postwesens in Deutschland — bekanntlich beim Ausgange des Maximilianischen Zeitalters — wurde die Fahrpost von Privatunternehmern betrieben, die man damals unter den allgemeinen Begriff Botenanstalten zusammenfaßte, unter denen man sich aber nicht Fußboten-Anstalten denken muß, sondern ziemlich ausgebreitete Fahrtenunternehmungen, die die großen Städte des Deutschen Reiches miteinander in Verbindung setzten. Zum Theil standen einzelne Privaten an der Spitze; andererntheils, da man die Form der Actiengesellschaften noch nicht kannte, Corporationen von Kaufleuten, die Aeltesten der Börsen in den Handelsstädten und ähnliche Körperschaften. Die Tarife dieser Anstalten waren nun so angelegt, daß jede einzelne Fahrt ihre eigene Taxe hatte, und zwar wurde diese nach der wirklich zurückgelegten Wegstrecke gemessen. So zerfiel beispielsweise die große Botenfahrt von Hamburg nach Nürnberg in drei Unternehmungen: von Nürnberg nach Gotha, von Gotha nach Braunschweig und von Braunschweig nach Hamburg. Jede hatte ihren eigenen Tarif und diese Tarife wurden dann zusammengestellt, um den Gesammtbetrag des Porto oder der Fracht, wie man es wohl richtiger nennen muß, herzustellen. Dazu wurde nun noch die Gebühr geschlagen für den Uebergang der Collis von einer Botenfahrt auf die andere; und wenn schwierige Wegverhältnisse, Uebergänge über Ströme, Gebirgspassagen und dergleichen hinzukamen, wurden noch besondere Taxenzuschläge für diese Specialleistungen erhoben. Auch waren die Taxen verschieden, je nachdem die Beförderung im Winter oder im Sommer stattfand. Sie wurden erhöht, wenn eine Steigerung der Futterpreise eintrat; sie äußerten sich bei verschiedenen vorhandenen Routen jedesmal nach der Spedition. Wenn beispielsweise die Sendungen zwischen Frankfurt a. M. und Cöln an gewissen Tagen über Bingen und an anderen Tagen über den Westerwald befördert wurden, so waren die Taxen vollständig verschieden. Endlich wurde bei Bemessung der Taxen auf die Verhältnisse einzelner Industriezweige, sowie auf die Concurrenz etwaiger benachbarter Privat-Transportunternehmungen Rücksicht genommen. Außer nach Entfernung und Gewicht wurden auch nach dem Inhalte der Packete die Taxen bemessen. Dafür hatte man im Allgemeinen drei Klassen des Tarifs aufgestellt, die über 200 Jahre bestanden. Es waren zunächst die gewöhnlichen Güter oder die Ordinarisachen, wie man sie damals nannte, auf sie fand der gewöhnliche Tarif, oder wie wir heute sagen würden, der Normaltarif Anwendung; dann die sogenannten pretiösen Sachen, wie Seide, Sammet und edlere Handelswaaren; diese zahlten das Doppelte der ordinären Taxe, und es gehörten zu ihnen auch Bücher, Zeitungen und sonstige gedruckte Sachen. Dann folgte abwärts eine Kategorie, die sich einer besonderen Gunst erfreute: das waren die Victualien. Diese zahlten nur die Hälfte des Porto für die Ordinarisachen, wobei aber doch wiederum Ausnahmen gemacht wurden, indem es in den alten Tarifen heißt, daß diejenigen Victualien, die in die Reihe der Delicatessen gehören, das Doppelte zahlen; als solche werden wörtlich aufgeführt: Austern, Englischer Ale, Holländische Liqueure und dergleichen.

Es ist nun klar, daß es überhaupt schwierig war, sich bei diesem Tarifwirrwarr irgend welche Berechnungen zu machen und Operationen darauf zu gründen. Die Schriftsteller der damaligen Zeit sind voll von Klagen hierüber, und es be-

gann erst einige Klarheit in die Sache zu kommen, als die einzelnen Staaten die Posten übernahmen und die Territorialhoheit sich weiter ausbreitete. — Für Preußen war dies das Zeitalter des großen Kurfürsten von Brandenburg. Er bestimmte, daß die Taxen vereinfacht und namentlich niedriger festgestellt werden sollten, als auf den angrenzenden Routen, also auf denen in den Kur-Braunschweigischen und Kur-Sächsischen Landen, sowie im Thurn und Taxis'schen Postbezirk. Er ordnete ferner an, daß die Rücksicht auf die einzelnen Industriellen, die früher eine große Rolle bei den Botenanstalten gespielt hatten, fernerhin ausgeschlossen sein sollte, und daß man nicht auf die Begünstigung einzelner Producte der Industrie je nach den localen Verhältnissen vorzugsweise Bedacht nehmen, sondern daß der Tarif als ein einheitlicher und ein für alle Mal für Jedermann gültiger festgesetzt sein sollte. Man behielt allerdings noch die Classification in die vorhin erwähnten drei Klassen bei, nur daß die Bücher und Zeitungen unter die Rubrik der »schlechten Sachen« rangirt wurden, damit für diese Versendungen die Anwendung des niedrigsten Tarifs sich ergebe. Außerdem wurde festgesetzt, daß der Tarif für Arme und unbemittelte Leute um 50 Procent heruntergesetzt werden sollte, wie es in dem alten Edicte heißt, »aus Commiseration«. Es wurde dann bestimmt, daß die Postämter sich die Herren vom Commercium vorladen und ihnen auseinandersetzen sollten, daß die Taxen viel billiger festgesetzt wären, als früher, »so daß kein vernünftiger Mensch«, wie es in dem Rescripte heißt, sich darüber zu beklagen hätte. Endlich befahl der große Kurfürst, daß jedes Postamt den Tarif öffentlich aushängen sollte, und zwar bei 200 Thaler Strafe.

Aus diesen Maßregeln ergiebt sich in der That für die damalige Zeit der Ausbildung des sogenannten Absolutismus eine bemerkenswerth weitblickende Auffassung des wahren Wesens einer so in die Oeffentlichkeit gestellten und auf die allgemeine Wohlfahrt berechneten Anstalt, wie die Post. Die Taxe nach der Spedition der Sendungen wurde allerdings noch beibehalten, und es trat beispielsweise der Fall ein, wenn eine Sendung von Berlin nach Königsberg i. N. zu schicken war und die Post Donnerstag über Angermünde und Freitag über Küstrin ging, die Taxe je nach dem betreffenden dieser beiden Wege erhoben wurde, und also ganz verschieden war für dasselbe Gewicht. Die Uebelstände, die hieraus entstanden, machten sich doch sehr bald fühlbar, jemehr der Postverkehr sich ausdehnte, und da in den letzten Jahren der Regierung des großen Kurfürsten die Brandenburgischen Posten bereits von Cleve bis Memel reichten, so kam man schon im Jahre 1688, dem Todesjahre des großen Kurfürsten, dahin, einen sogenannten directen Tarif aufzustellen, der ohne Rücksicht auf die Spedition der Sendungen Anwendung finden sollte. Es war das für die damalige Zeit ein außerordentlich wichtiger und bedeutender Schritt; die Taxe ward dadurch vollständig unabhängig von dem Wege, welchen das Packet nahm, und es konnten sich die Absender die Kosten im voraus berechnen. Bereits im Jahre 1691 waren für 70 Postämter diese directen Taxen eingeführt. Die nächste Entwicklung finden wir im Jahre 1713, wo die Anzahl der Postämter mit fester Taxe auf 100 gestiegen war, und wo es sich nun darum handelte, eine weitere Vereinfachung eintreten zu lassen, namentlich dahin, daß die Sommer- und Wintertaxe egalisirt werden sollte. König Friedrich Wilhelm I. hatte zwar zu bedenken gegeben, ob diese Taxen nicht in die Höhe egalisirt werden könnten, also die Wintertaxe als die allgemeine einzuführen sei. Indessen wurde aber vom General-Postamte dringend davon abge-

rathen, und es hat der hochselige König mit den markigen Zügen seiner eigenen Hand unter den Bericht des General-Postamts, worin dasselbe die Erhöhung der Posttaxe als nachtheilig für das Landeswohl darstellt, ein: »recht!« gesetzt. Es war das in derselben Zeit, wo in den benachbarten Ländern die Taxen wegen des eintretenden Sinkens des Geldwerthes zum Theil erhöht wurden.

In den Regierungsjahren Friedrich's des Großen trat zufolge der Erwerbung von Ostfriesland, Schlesien und Westpreußen eine weitere Vermehrung der directen Posttarife und Verbindungen ein; man behielt aber die früheren Taxsätze bei, bis im 7jährigen Kriege sich 1761 doch eine so bedeutende Theuerung der Futterpreise bemerklich machte, daß zu einer Erhöhung von 50 Procent geschritten werden mußte; doch nur für die Fahrpost, indem die Postverwaltung abrieth, wenigstens jetzt auch schon eine Erhöhung der Taxen für die Briefe eintreten zu lassen.

Das bestand bis zum Jahre 1766. Da hatten wir bekanntlich das Unglück, daß die Französische Regie in die Preußische Verwaltung eingeführt wurde, und wenn sie beim Postwesen im Anfange auch einige Verbesserungen traf, die freilich dem Könige dadurch unbequem wurden, daß sie mehr Ausgaben verursachten, so läßt sie doch schon in einem über diese Mehraufwendungen erstatteten Rechenschaftsberichte die Absicht auf Tariferhöhung durchblicken, indem die Regisseure, es waren ihrer drei, darin sagen: sie würden diesen Ausfall en gros und d'un coup wieder einbringen. Und dieser coup war eine allgemeine Erhöhung der Posttaxen, auch für die Briefe, die im Jahre 1766 vorgenommen wurde. Die Freude dauerte aber glücklicher Weise nicht lange; denn schon nach drei Jahren mußten die Regisseure das Land verlassen, und im Jahre 1772 wurde darauf die Taxe wieder auf den alten Fuß gesetzt, wobei ausdrücklich sich bemerkt findet, daß man sie im Jahre 1766 doch zu unproportionirlich und unbescheidentlich erhöht habe. Welche eigenthümlichen Schwierigkeiten damals in Bezug auf die Festsetzung der Taxe mit den benachbarten Staaten noch bestanden, geht beispielsweise daraus hervor, daß in dem genannten Jahre 1772, wo es sich darum handelte, eine erste Fahrpost von der Grafschaft Mark nach Elberfeld und Düsseldorf anzulegen, sowohl von Kur-Cöln als von Kur-Pfalz die größten Schwierigkeiten dagegen erhoben wurden, einmal weil das Preußische Porto billiger sei als das ihrige, und zweitens weil hinwiederum die Zölle in Preußen theurer seien, als in ihren Gebieten, so daß die Fahrpost lediglich zur Begünstigung der Preußischen Producte gereichen würde.

Die Taxe blieb nun unverändert bis 1801 bestehen; da wurde eine allgemeine Vermessung der Landstraßen vorgenommen, während die bisherigen Entfernungen lediglich nach dem Laufe der Posten beziehungsweise nach der Zeit, die auf den Weg verwendet wurde, bemessen worden waren. Es war dies ein wesentlicher Fortschritt; denn so lange das Zeitmaß allein entscheidend war, kam bei der Taxe auch die Beschaffenheit der Wege zum Ausdruck, indem die Post auf schlechten und auf bergigen Wegen langsamer als auf guten und ebenen Wegen fuhr. Diese Verschiedenheiten schwanden also im Jahre 1801. Es trat dann seit dem Jahre 1805 eine vorübergehende Erhöhung von 50 Procent wegen der Steigerung der Getreidepreise ein; diese wurde im Jahre 1811 wieder beseitigt.

Dann erfolgte unter der Verwaltung des Staatskanzlers Fürsten von Hardenberg, des obersten Chefs des Postwesens, im Jahre 1821 eine entscheidende Wendung des Systems, indem die Entfernung zwischen den einzelnen Postanstalten

nicht mehr nach den Wegestrecken, sondern nach der directen Entfernung, der Luftlinie, vermessen wurde, wodurch das sogenannte Binnenporto fortfiel. Dies wurde nämlich von allen denjenigen Postanstalten, die keine directe Taxe hatten, als Zuschlag erhoben. Wenn z. B. ein Packet oder eine Geldsendung von Berlin nach Rathenow zu versenden war, und nur zwischen Berlin und Brandenburg eine directe Taxe bestand, so trat dem aus der letzteren sich ergebenden Satze noch die Taxe von Brandenburg bis Rathenow, die dortige Localtaxe, hinzu. Da nun die Zahl der Postanstalten sich so vermehrt hatte, daß damals schon über 1000 bestanden, so fanden diese sogenannten Binnentaxen für eine nicht unerhebliche Anzahl kleinerer Orte Anwendung. Sie verschwanden sämmtlich, nachdem auf einer im Jahre 1821 sehr sorgfältig entworfenen Karte die directen Entfernungen (Luftlinien) zwischen sämmtlichen Postanstalten vermessen wurden, eine Arbeit, die drei Jahre in Anspruch nahm. Zugleich wurde die Unterscheidung nach dem Inhalt der Packete beim Posttarif im Wesentlichen fallen gelassen und die Taxe für alle Sachen nur nach dem Gewicht erhoben; indeß wurde mit Acten, sowie in Beziehung auf den Geldverkehr, doch noch eine Ausnahme festgehalten und eine besondere Taxe nach dem Inhalt erhoben, je nachdem es sich um Silber, Gold oder Tresorscheine handelte.

Die nächste Phase in der Entwickelung des Posttarifs finden wir dann im Jahre 1847, und diese hatten die Eisenbahnen zuwege gebracht. Der Tarif, wie er im Jahre 1824 aufgestellt war, ergab 3 Pfennige für die Meile und das Pfund, und dieser Betrag schien bei der Schnelligkeit der Beförderung, wie sie durch die Eisenbahnen herbeigeführt wurde, zu hoch gegriffen; man ließ daher damals einen um die Hälfte ermäßigten Tarif eintreten für den Weg, der auf der Eisenbahn zurückgelegt wurde, also den Tarif von $1\frac{1}{2}$ Pf. pro Meile und Pfund. Es war damit wieder eins der alten Taxprinzipien, die schon verworfen gewesen waren, nämlich der Unterschied langsamer und schneller Beförderung, zwischen gewöhnlichen Wegen und Chausseen wieder eingeführt. Auch hier ergaben sich aber bald wieder Schwierigkeiten, da Fälle vorkommen mußten, wo die Packete nur theilweise auf den Eisenbahnen und theilweise auf den Postwagen befördert wurden. Es trat daher schon im Jahre 1852 die Nothwendigkeit ein, diesen Unterschied, der ein Rückschritt gewesen war, wieder abzuschaffen. Das Porto ward allgemein auf $1\frac{1}{2}$ Pfennig für das Pfund und die Meile festgesetzt. Eine große Erleichterung hatte inzwischen der Geldtarif im Jahre 1848 erfahren, um in Folge des Geldmangels, der aus den bekannten Verhältnissen des Nothjahres, dem Jahre 1847, sich herschrieb, den Geldumlauf zu befördern; es wurden nur 3 Zonen angenommen, wie sie heute noch bestehen bis zu 10 Meilen, 50 Meilen und darüber. Allerdings wurde noch der Unterschied festgehalten zwischen Gold-, Silber- und Papiergeld. Indeß auch dieser Unterschied wurde im Jahre 1853 beseitigt, und es war damit eine Basis gewonnen, den Tarif weiter wesentlich zu vereinfachen. Inzwischen gingen in Deutschland die bekannten Neugestaltungen vor sich und wir gelangten im Jahre 1867 dahin, einen Tarif für das ganze Gebiet des Norddeutschen Bundes zu entwerfen. Bis dahin war, wenn die Einheitlichkeit des Tarifs auch schon sehr erheblich im internen Verkehr zugenommen hatte, doch für den internationalen Verkehr in Deutschland noch eine sehr große Schwierigkeit bestehen geblieben. Wenn man, noch in den funfziger Jahren, ein Packet von Bremen nach München zu schicken hatte, so wurde zuerst die Entfer-

nung für Hannover berechnet bis Peine, dann kam der Antheil Braunschweigs bis Jerxheim, dann der Antheil Preußens von Jerxheim bis Schkeuditz, dann der Antheil Sachsens von Schkeuditz bis Plauen und schließlich der Antheil Bayerns von Plauen bis München zur Berechnung. Das war natürlich eine außerordentlich complicirte Taxirung; und dabei waren die Taxen je nach den Routen und der Anzahl der unterwegs berührten Deutschen Staatsgebiete verschieden; wenn ein Packet Abends abging, so unterlag es einer ganz anderen Tarifberechnung, als wenn dasselbe Morgens befördert wurde. Es bestand das noch bis zum Jahre 1858.

Diese Schwierigkeit zu beseitigen gelang im Jahre 1857 der allseitigen Vereinbarung der Deutschen Postverwaltungen. Man adoptirte das Prinzip, welches im Jahre 1824 in Preußen eingeführt war, auch für den Deutschen Postverein und es wurden alle Gebietsgrenzen als solche in postalischer Beziehung aufgehoben und ohne Rücksicht auf die Spedition der Tarif lediglich nach der directen Entfernung bemessen. Die Verrechnungen zwischen den einzelnen Postverwaltungen, die erfolgen mußten, weil die Verwaltungen getrennt waren und jede einen eigenen Fiscus bildete, wurden lediglich durch Commissionen gemacht, welche alle zwei bis drei Jahre zusammentraten und die nöthigen speciellen Berechnungen aufstellten, so daß das Publicum von der Last der Berechnung des Porto, wie es sich aus dem Durchgange durch die einzelnen Staaten zusammensetzte, ganz befreit blieb, alle Verschiedenheiten und Verwickelungen aufhörten, und alle Deutschen Staaten, mit Oesterreich, im Postverkehr als Ein Gebiet angesehen wurden.

Dies, meine Herren, ist die Entwickelung, wie sie bisher das Posttarifwesen genommen hat. Das sind die geschichtlichen Thatsachen, und wenn man die Folgerungen und Lehren ins Auge faßt, die man aus ihnen entnehmen kann, so zeigt sich mit voller Sicherheit, daß der allgemeine Character dieser Entwickelung der Fortschritt ist von vielen Besonderheiten zu einem Allgemeinen, von dem Verwickelten zum Einfachen, von der Vielgestaltigkeit zur Einheit. Es kommen in der ganzen Perspective des Bildes, welches ich vor Ihnen aufgerollt, die Linien immer näher zusammen, die Abstände werden immer kleiner, bis sie zuletzt in dem Verschwindungspunkte des Einheitstarifs ganz aufhören. Die Verhältnisse sind nun soweit gediehen, nach der Auffassung der verbündeten Regierungen, um diese schließliche Entwickelung, diesen Abschluß, der sich doch einmal wird vollziehen müssen, schon jetzt eintreten lassen zu können. Es ist ja nicht in Abrede zu stellen, daß der beabsichtigte Schritt vielleicht als ein gewagter bezeichnet werden kann, und es hat auch an Stimmen nicht gefehlt, welche darauf aufmerksam gemacht haben, daß man wohl zu radical vorgehe. Indeß der Standpunkt der verbündeten Regierungen in dieser Sache war folgender: Der Tarif von 1867, der auch in den Tarif von 1871 übergegangen ist, hat bekanntlich im Reiche nicht große Befriedigung hervorgerufen. Es ist dies kein Vorwurf gegen den Tarif, er war das nothwendige Product eines nothwendigen Compromisses. Sollte nun den Klagen, welche gegen diesen Tarif erhoben sind, Abhülfe geschaffen werden, so boten sich zwei Wege dar: man konnte entweder wieder einen Compromiß machen und eine Reihe von einzelnen Tarifsätzen — allerdings weniger, als damals angenommen worden sind — aufstellen und so ein Zwischenstadium schaffen; aber, meine Herren, dabei war vorauszusehen, daß wir in wenigen Jahren ebenso weit gelangt sein würden, als wo wir uns jetzt befinden, es würden sehr wenige Kreise

des Verkehr treibenden Publicums auf die Dauer durch einen solchen Tarif befriedigt gewesen sein, und wenn ich auch allen möglichen Respect vor Compromissen habe, so haben sie doch auch eine Schattenseite: sie schieben, indem sie augenblickliche Unbequemlichkeiten aus dem Wege räumen, die Last des wirklichen Ausgleichs eigentlich auf die Schultern der Zukunft, und die Erleichterung ist also häufig nur eine scheinbare. Der zweite Weg war der, eine Einheitstaxe aufzustellen. Wir haben nun vorgezogen, Ihnen vorzuschlagen, die Einheitstaxe einzuführen, und wir sind auch eigentlich nicht in Sorge über das finanzielle Resultat dieser Maßregel. Etwas Anderes ist es, — in dieser Beziehung kann man sich allerdings eines gewissen Bedenkens nicht entschlagen, — ob es möglich sein wird, den Andrang von Packeten, der offenbar entstehen wird, in der Weise zu bewältigen, wie man es von einer guten Postbeförderung verlangen muß. Ich glaube aber, daß wir die Leistungsfähigkeit der Postverwaltung durch eine bessere Verwerthung der Kräfte und durch Vereinfachung der Formen des Expeditionsmodus noch so steigern können, daß es möglich sein wird, diesen Dienst und Betrieb zu bewältigen. Was die bloßen Transporte betrifft, so kann die Post (nach den bisherigen Erfahrungen im Allgemeinen) auf das Entgegenkommen der Eisenbahnen rechnen; sollte dies in einzelnen Fällen wider Erwarten nicht der Fall sein, so wird durch wirksame Wahrnehmung der Rechte und der Interessen des Postwesens als des allgemeinen Reichs-Verkehrsinstitutes die erforderliche Abhülfe geschaffen werden können. Wenn ferner auch nicht zu verkennen ist, daß das befruchtende Element, welches in den neuen Taxen liegt, neben dem reichen gesunden Wachsthum vielleicht auch manche Wucherpflanzen hervortreiben wird, Mißbräuche in dem Packetverkehr, bedenkliche Speculationen und dergleichen, so glaube ich doch, daß man das zunächst ruhig abwarten kann; sollte die Nothwendigkeit, in dieser Beziehung Abhülfe zu schaffen, eintreten, so werden die verbündeten Regierungen, soweit es nicht in den Verwaltungsbefugnissen liegt, durch reglementare oder administrative Vorschriften das Erforderliche zu ordnen, sich mit bezüglichen Vorschlägen an dieses Hohe Haus wenden und die Mitwirkung desselben zu den nöthigen gesetzgeberischen Maßregeln auf dem geordneten Wege in Anspruch nehmen.

Ich wende mich jetzt zu der Geldtaxe, bei welcher wir uns einer gewissen Besorgniß über das finanzielle Resultat nicht ganz entschlagen können. Die Geldtaxe wird eine sehr erhebliche, zum Theil noch erheblichere Ermäßigung erfahren, als die Packettaxe. Es wird, während jetzt eine Sendung mit 1000 Thalern von Berlin nach Mannheim 35 Sgr. kostet, dieses Porto künftig auf 9 Sgr. ermäßigt, und wie groß der Fortschritt gegen frühere Zeiten ist, mag auch daraus entnommen werden, daß noch vor einem Jahrhundert der Transport von 100 Thalern von Berlin nach Hamburg 12 Sgr. kostete, ein Satz, wie er auch schon im Jahre 1691 bestand und wie er damals dem Werthe von drei Arbeitstagen oder dem damaligen Werthe eines Scheffels Roggen gleichkam. Der Ausfall beim Versicherungsporto ist in den Motiven auf etwa 800,000 Thaler angenommen worden. Es ermäßigt sich dieser Ausfall um etwa 200,000 Thaler durch anderweite Normirung des Gewichtsportos, aber er bleibt immer noch sehr bedeutend, und man hat sich doch eines gewissen Bedenkens nicht entschlagen können, ob es räthlich sein würde, so weit zu gehen, zumal dem Ausgabebudget der Postverwaltung eine sehr erhebliche Mehrbelastung in Aussicht steht, einmal aus Anlaß der weiteren Ver-

besserungen der Lage der Beamten, und zweitens auf dem Kapitel des Baufonds: denn die Kosten der Bauten steigen in Folge der bekannten Arbeiterverhältnisse und der zunehmenden Preise des Baumaterials in einer Weise, die gegen alles Frühere ganz unerhört ist. Wir sind bei der Post in Bauausführungen begriffen, bei welchen der Anschlag um das Dreifache überschritten wird. Nichtsdestoweniger, und obwohl diese Mehrbelastungen in Aussicht stehen, haben doch die verbündeten Regierungen gemeint, der Beförderung des Verkehrs und Erleichterung des Geldumsatzes jetzt dieses Opfer bringen zu können; sie haben vorgezogen, auch hier nicht in einzelnen Zwischenstadien, durch allmähliche Ermäßigungen, die am Ende doch Niemand befriedigt hätten, vorzugehen, sondern lieber die Hindernisse, die uns noch von dem erstrebenswerthen Ziel des Einheitsporto trennen, mit einem kräftigen Satze zu nehmen, anstatt sie stückweise abzubrechen und Staub und Schutt mitzuschleppen.

Wir glauben annehmen zu dürfen, daß das Gesetz in seiner Gesammtheit einem wesentlichen Bedürfniß abhilft, und daß es, wenn es sich auch immerhin als der erste Versuch charakterisirt, für ein großes Gebiet das Einheitsporto bei der Fahrpost einzuführen, doch insofern unter allen Umständen eine Berechtigung in sich hat, als die Größe des Ziels die Anstellung des Versuchs rechtfertigt; und wenn wir auch nicht erwarten können, daß bei einem Gesetz, welches so tief in viele Lebensverhältnisse eingreift, und über das Jeder aus seiner Specialerfahrung heraus, da Jedermann ja die Post benutzt, ein Urtheil hat, alle Parteien befriedigt sein können, so glaube ich doch, im Großen und Ganzen wird es als ein Fortschritt angesehen werden können.

Es sind dem General-Postamt bereits verschiedene Eingaben zugekommen, die ungefähr auf die Stellung schließen lassen, welche die etwaigen Gegner der Vorlage einnehmen werden; ein Theil derselben wird möglicherweise zwar die Ermäßigungen sehr gern hinnehmen wollen, aber man wird mit den Erhöhungen nicht zufrieden sein, die doch andererseits ganz unvermeidlich sind, wenn man die Taxe vereinfacht, und mithin Durchschnittssätze an Stelle der bestehenden Einzelsätze treten läßt. Sodann ist auch von anderer Seite dem General-Postamte bemerkt worden, daß diese Ermäßigungen noch lange nicht weit genug gingen, und man erwarte, daß in noch viel entschiedenerer Weise Herabsetzungen eintreten würden, — gerade im Gegensatze zu den Stimmen, die vor den beabsichtigten Ermäßigungen, als zu weit gehend, gewarnt haben. Ja, meine Herren, die Leute dieser Art sind überhaupt nicht zu befriedigen, und wenn wir morgen die Packete und Gelder ganz umsonst beförderten, so würden sie noch lange nicht zufrieden sein, sondern sicherlich noch eine besondere Entschädigung für den Gang nach der Post und das gestörte Frühstück verlangen.

(Heiterkeit.)

Endlich — und auf die Vertreter dieser Ansicht lege ich mehr Werth — kommen hierbei in der That manche locale Interessen und Verhältnisse specieller Industriezweige in Betracht; ich will namentlich das Versicherungswesen hier anführen, das in seinem Erwerbe durch die Ermäßigung der Geldtaxe allerdings erheblich geschmälert werden wird, auch kommen noch andere derartige locale und particulare Interessen in Betracht. Ich glaube nun nicht, daß in diesem Hohen Hause diese Interessen als solche Vertretung und Fürsprache finden werden; ich nehme vielmehr an, daß, wenn in jener Beziehung das Wort ergriffen wird, dabei

der Standpunkt vorwaltet, daß durch Schädigungen des localen Interesses, der Einzelverhältnisse, auch das Ganze, das Interesse der Nation und des Reiches benachtheiligt werde. In dieser Beziehung möchte ich mir aber nur erlauben, darauf aufmerksam zu machen, daß in einem lebensvollen Körper, in einem Organismus, wie ihn das Deutsche Reich darstellt, in jedem Falle auch die einzelnen Glieder gedeihen, sobald das Ganze gedeiht. Und daß dieses Gesetz den Erfolg haben wird, das Ganze gedeihen zu machen, meine Herren, das dürfte wohl kaum zu bezweifeln sein, denn dieses Gesetz wird den friedlichen und freundschaftlichen Verkehr beleben, die Familienbeziehungen stärken, und den Gewerbfleiß anregen; es wird manche Elemente, die jetzt noch getrennt sind, einigen, den Austausch der Producte der Kunst und Wissenschaft befördern und im wahren Sinne des Worts beitragen, daß das mit an die Spitze der Reichsverfassung gestellte Ziel: die Pflege der Wohlfahrt des Deutschen Volkes immer mehr verwirklicht werde. (Bravo!)

Präsident: Der Abgeordnete von Behr (Greifswald) hat das Wort.

Abgeordneter von Behr (Greifswald): Meine Herren! Bei der reichen Muße der letzten Tage schien es mir nahe zu liegen, mich etwas in die Motive des vorliegenden Gesetzentwurfs zu vertiefen. Ich habe es gethan. Als Beweis dafür will ich zunächst bekennen, daß ich mir denjenigen Satz zu Herzen genommen habe, der sich darüber beklagt, daß gewöhnlich derjenige Theil des Publicums, welcher von Erleichterungen im Postdienst profitire, dieselbe mit Stillschweigen übergehe. Dem gegenüber ist es mir eine Pflicht, zu bekennen, daß, soweit ich im Lande Bescheid weiß, im Allgemeinen auf das Dankbarste anerkannt wird, wie die Kaiserliche Post unablässig und gemeinnützigst an neuen Verbesserungen arbeitet. Das ist auch der Geist, meine Herren, welcher die Motive unserer Vorlage durchweht. Dennoch, meine Herren, kann ich nicht umhin, bei Ihnen den Antrag zu stellen, daß wir die Vorlage nicht pure annehmen, sondern daß wir dieselbe an eine kleine Commission von 14 Mitgliedern zu gründlicher Erwägung verweisen.

(Widerspruch.)

Zu wichtig ist doch mancherlei, was in diesem Gesetzentwurf steht und was nicht darin steht und nach meiner Ueberzeugung doch dazu gehört. Zwar am einfachsten, glaube ich, werden wir mit dem §. 1 fertig. Meine Herren! Gegenüber dem jetzigen Zustande, wonach es mehr als 1700 verschiedene Packetporto-Ansätze giebt, bei dem Umstande, daß 76 Procent aller Packete unter 10 Pfund schwer sind, glaube ich, ist es ein absolut correcter Gedanke, ein Einheitsporto für alle diese Packete unter 10 Pfund, aber nur auf eine gewisse Entfernung, anzunehmen. Im Interesse des provinziellen Lebens, im Interesse der kleinen Handwerker und Kaufleute in der Provinz, ist es dringend nothwendig, daß für kleine Entfernungen das Porto nicht dasselbe sei als für große Entfernungen, weil sonst die Hauptstädte den ganzen Verkehr an sich ziehen werden. Ebenso kann man, glaube ich, im §. 1 das Francatur-Compelle nur völlig correct finden, auch die Erhöhung bei sperrigem Gut scheint mir nothwendig. Ich möchte der Kaiserlichen Postverwaltung sogar noch mehr Willkür in dieser Beziehung freistellen. Wie gesagt, der §. 1 scheint mir ziemlich unbedenklich, höchstens wäre es die Frage, ob man nicht statt 10 Meilen 15 Meilen oder eine noch etwas größere Zahl setzen solle.

Sehr schwierig aber, meine Herren, ist der §. 2. Sie werden von einer Darstellung Notiz genommen haben, welche uns die Deutschen Werthsendungs-

Versicherungsgesellschaften übersandt haben, und welche sie selbst ausdrücklich als »groben Keil« bezeichnen. Die Sache würde zu weit führen, heute bei der ersten Debatte auf den Kampf zwischen der Kaiserlichen Post und diesen Gesellschaften einzugehen; ich trage aber keinen Augenblick Bedenken, zu erklären, daß meine ganzen Sympathien auf Seiten der Kaiserlichen Postverwaltung sind. Nur fürchte ich, meine Herren, es wird der Postverwaltung nicht gelingen, in diesem Kampfe zu siegen; sollte dies aber so sein, dann ist es mir sehr zweifelhaft, ob wir die Vortheile, die für große Geldsendungen nach dem neuen Gesetze eintreten sollen, nicht zu theuer erkaufen, wenn für den kleinen Verkehr vielfach das Porto theurer wird. Bisher z. B. wurde ein Brief mit Geld bis zu 100 Thaler bis auf 25 Meilen verschickt zu 3 + 1 Summe 4 Silbergroschen; künftighin wird schon von 10 Meilen an solch ein Brief 5 Silbergroschen kosten. Das scheint klein, aber im großen Ganzen ist es eine in Betracht kommende Mehrausgabe. Ich will indessen gleich bekennen, meine Herren, daß diese mehrfachen kleinen Erhöhungen mich nicht abschrecken würden, auch hierfür zu stimmen, wenn man, um es zu wiederholen, mir nachweist, daß der Kampf gegen die Versicherungsgesellschaften, welcher im Wesentlichen wohl an dem in Aussicht stehenden Ausfall von 7- bis 800,000 Thaler Portoeinnahmen schuld ist, Aussicht auf Erfolg hat, und unter noch einer Bedingung, wobei ich auf denjenigen Punkt komme, um dessentwillen ich hauptsächlich das Wort genommen habe, und den ich, wenn es mir möglich wäre, dem Hohen Hause recht eindringlich vortragen möchte. Meine Herren! Ich verlange vom Tische des Bundesraths eine Zusage, daß auch das Porto für Postnachnahmen und Postanweisungen niedriger werde. Ich sehe in einer Erleichterung gerade dieses Geldverkehrs einen außerordentlichen volkswirthschaftlichen Nutzen. Ich weiß nicht, wie es in Süddeutschland steht, aber soweit ich Norddeutschland kenne, weiß ich, daß man hier ganz außerordentlich nachlässig im Bezahlen der Rechnungen bei Handwerkern und Kaufleuten ist.

(Widerspruch.)

Ja, meine Herren, es ist nicht anders, und man wird nicht bessere Ordnung hierin gesetzlich erzwingen können; aber es muß jedes Hinderniß aus dem Wege geräumt werden, welches dazu beiträgt, daß solche Nachlässigkeit herrscht, und dazu gehört, daß das Porto bei Postanweisungen und Postnachnahmen wesentlich niedriger gemacht werde als jetzt. Vier Silbergroschen für eine Postanweisungskarte bis zu 50 Thalern ist entschieden viel zu hoch. Ich erkläre schon jetzt, daß, wenn eine Commission zu Stande kommt, ich bei derselben den Antrag stellen würde, daß dieses Porto auf die Hälfte herabgesetzt wird.

Ich habe vergessen zu erwähnen, daß mir wohl bewußt ist, daß diese Bestimmung über den Postanweisungs- und Postnachnahme-Verkehr eigentlich nicht in dieses Gesetz gehört; nach §. 50 Alinea 6 des letzten Posttaxgesetzes ist die Bestimmung hierüber reglementarischen Bestimmungen überlassen, unter Zustimmung des Bundesraths. Aber es gehört doch wieder hierher; denn, wie gesagt, nur unter der Bedingung würde ich mich dazu verstehen können, den mannigfachen kleinen Erhöhungen des Portos, welche man jetzt verlangt, zuzustimmen, wenn mir von dem Bundesrathstische aus erklärt wird, es liegt in der Absicht, das Porto für Postanweisungen und Postnachnahmen zu ermäßigen.

Ich weiß wohl, meine Herren, man wird mir sagen, daß schon bei den jetzigen Sätzen die Post Verluste habe; aber wenn es sich nachweisen ließe, daß

eine solche Herabsetzung gemeinnützlich, volkswirthschaftlich richtig ist, scheint es mir Pflicht der Post, dennoch darauf einzugehen.

Meine Herren! Die Englische Post rühmte sich neulich in einer Notiz, die ich gelesen habe, daß sie so ungeheure Summen als Sparkasse entgegennehme. Dergleichen, meine Herren, würde ich nie verlangen; ich meine, wenn die Englische Post als Sparkassenanstalt auftritt, so ist das weniger ein Verdienst für die Post, als eine entschiedene Verabsäumung der dortigen Communen, die für dieses Bedürfniß nicht gesorgt haben. Wenn dagegen unsere Kaiserliche Postverwaltung durch die Herabsetzung des Portos, wie ich sie oben andeutete, eine promptere Bezahlung der Rechnungen ermöglichen würde, glaube ich, daß sie sich dadurch ein neues großes Verdienst um das Land erwerben würde. Ich bitte, dies in ernste Erwägung zu ziehen. Für alles dieses scheint es mir aber entschieden wichtig, das Gesetz an eine Commission von 14 Mitgliedern zu verweisen, und ich bitte das Hohe Haus, diesem meinem Antrage zuzustimmen.

Präsident: Das Wort hat der Abgeordnete Dr. Mohl.

Abgeordneter Dr. Mohl: Ich bin bei jedem Anlasse glücklich, den Verdiensten des Herrn General-Postdirectors um das Postwesen, sowohl im Innern von Deutschland, als in Beziehung auf die äußeren Verhältnisse meine Anerkennung zollen zu dürfen. Ich erkenne auch vollkommen an, daß der vorliegende Gesetzentwurf in zweifacher Hinsicht einen großen Fortschritt darbietet: erstens den der Portoherabsetzung auf die weiteren Entfernungen, und zweitens den einer sehr bedeutenden Herabsetzung der Werthversicherung. Meine Herren! Wenn der Gesetzentwurf zugleich auch für die Versendungen auf kleine Entfernungen und für Versendungen kleinerer Packete von wenig Gewicht durchgängig Erleichterungen dargeboten oder wenigstens für diese nicht theilweise Erschwerung gebracht hätte, so wäre wohl die allgemeine Zustimmung demselben in ganz Deutschland zu Theil geworden.

Meine Herren! Es ist keinerlei Rücksicht auf mein besonderes Vaterland, welche mich bei der Betrachtung dieses Gesetzentwurfes leiten kann, das Wort zu ergreifen; denn Württemberg hat bekanntlich seine eigene Post, und im Besitz dieser Post hat es für den Verkehr in kleinen Packeten und auf kleine Entfernungen erheblich billigere Taxen als diejenigen, welche das Deutsche Reich bis jetzt hat. Ich glaube auch mit der vollsten Zuversicht sagen zu können, daß, wenn der gegenwärtige Gesetzentwurf zu Stande kommt, nicht allein die bisherigen niederen Tarifsätze in Württemberg werden erhalten werden, sondern daß eine Reform, welche schon lange vorbereitet ist, die bisherigen niederen Sätze für die kleineren Packete und für die kleinen Entfernungen noch weiter herabzusetzen, in Württemberg jedenfalls ausgeführt werden wird und daß dadurch das Porto für die kleinen Packete und für die kleinen Entfernungen in Württemberg noch niedriger als bisher und daher gegenüber dem Porto des Reichs in einer noch vortheilhafteren Weise als bisher sich gestalten wird. Nur in einer Beziehung, meine Herren, nämlich für den sogenannten Wechselverkehr, nämlich für den Verkehr, den die beiden süddeutschen Staaten, welche eine eigene Post haben, mit dem Reiche haben, wird natürlich der vorliegende Gesetzentwurf auch für sie seine Bedeutung haben.

In dieser Beziehung macht man sich in Württemberg auf einen Ausfall von etwa 60,000 Gulden an den Posteinnahmen gefaßt; aber, meine Herren, der

finanzielle Ertrag hat bei der Post, nach meiner Ansicht, eine ganz untergeordnete Bedeutung, und es wird diesen Ausfall Niemand beklagen.

Wenn ich mir gleichwohl erlaubt habe, mir das Wort zu erbitten für einige wenige Bemerkungen, so ist es, meine Herren, aus folgenden Gründen. Sie haben aus den Motiven gesehen, daß 77 Procent aller Packete nur unter oder bis zu 10 Pfund wägen. In dem inneren Verkehr von Württemberg gehen 87 Procent aller Packete nur unter oder bis auf 10 Meilen. Von diesen 87 Procent, wenn sie als Ganzes, als Hundert setzen, sind nicht weniger als 62 Procent, welche blos bis 3 Pfund wägen, und 38 Procent, welche über 3 Pfund wägen. Sie sehen daraus, meine Herren, daß der Verkehr in kleinen Packeten und der Verkehr auf kleinen Entfernungen bei Weitem der bedeutendste, sowohl in den einzelnen Ländern, wie auch im Reiche ist. Diese Erscheinung, meine Herren, ist eine sehr erklärliche; denn die meisten Personen im Publicum haben doch den Postverkehr hauptsächlich mit ihren Angehörigen oder mit solchen, mit denen sie in den nächsten Geschäftsverhältnissen stehen, und es liegt daher in der Natur der Sache, daß die näheren Entfernungen und die kleinen Packete die große Mehrzahl der Postpackete bilden. Nun, meine Herren, wenn aber das thatsächliche Verhältniß so ist, so ist es doch ganz klar, daß die entworfene Reform allerdings dem entfernteren Verkehr und den größeren Transporten eine große Erleichterung gewährt, daß dagegen die große Mehrzahl der Verkehrsgegenstände, die kleineren Packete, sowie der nähere Verkehr davon belastet würde. Meine Herren! Ich stelle es den Mitgliedern dieses Hohen Hauses aus dem Reichspostgebiete anheim, zu erwägen, ob Sie dabei nicht doch eine Inkonvenienz finden und ob Sie nicht die finanzielle Rücksicht, welche wohl auch der Herr General-Postdirector nur eben mit Beziehung auf die Reichsfinanzen genommen hat, da er ja für die Erleichterung des Verkehrs so sehr zu wirken geneigt ist, — ob Sie nicht die finanzielle Rücksicht zurückzustellen und auch die kleineren Versendungen und die geringeren Entfernungen bei der Berathung des Gesetzes zu berücksichtigen geneigt wären.

Ein anderer Gegenstand, meine Herren, ist von geringerer Bedeutung; es ist der Artikel von der Strafe, welche darauf gesetzt wird, wenn Postpackete nicht frankirt werden. Dieselbe beträgt zwar nur einen Silbergroschen; aber bei kleinen Packeten und bei kurzen Entfernungen scheint es mir denn doch, daß diese Strafe unverhältnißmäßig hoch sei, ja, daß eine solche vielleicht überhaupt — und das ist meine Ansicht — bei dem Packetverkehr nicht angemessen sein dürfte. Bei dem Briefverkehr ist es allerdings etwas ganz Anderes; bei dem Packetverkehr ist aber häufig der Versender derjenige, der das Porto nicht zu bezahlen hat, der nicht rechtlich dazu verbunden ist und der es nicht bezahlt, und hier scheint mir eine Strafe für den Empfänger eine harte Maßregel. Doch gebe ich vollkommen zu, daß dieser Gegenstand von geringerer Bedeutung ist.

Nun erlaube ich mir aber noch ein Wort über die Versicherungsfrage. Meine Herren! Ich bin in gar keiner Art von Verbindung mit den Versicherungsgesellschaften, und ich gehöre nicht zu denjenigen, welche eine Zärtlichkeit für die Actiengesellschaften haben, was doch gewöhnlich die Versicherungsgesellschaften sind. Ich ziehe hier blos das Interesse der Volkswirthschaft und das Interesse des Verkehrs in Betrachtung, und ich glaube, daß wichtige Gründe dafür sprechen dürften, den Gegenstand doch aus einem anderen Gesichtspunkte zu betrachten, als die Motive dies gethan haben.

Die Motive haben, wie es mir scheint, einen groben Mißbrauch darin gesehen, daß der Handelsstand, die Banquiers und auch andere Gewerbetreibende nur einen Theil des Werthes der Gegenstände versichern, die sie der Post übergeben. Allein, meine Herren, das hat einen sehr natürlichen Grund. Es hat den Grund in den bisherigen Post-Versicherungstaxen, welche um so viel höher sind, als die Versicherungsprämien von Privatgesellschaften, daß, wenn z. B. Jemand, ich will sagen eine Summe von 4000 Thalern auf eine große Entfernung oder überhaupt durch die Post versendet, er ein paar Thaler an Versicherungsprämie an die Post zu zahlen hat, während er mit 5 Sgr. sie bei einer Privatgesellschaft versichert, und auch künftig würden statt der paar Thaler immerhin etwa 12 Sgr. zu bezahlen sein. Meine Herren! Das scheint mir, wie der Herr Abgeordnete von Behr bereits erwähnt hat, unter allen Verhältnissen gar nicht zu verhindern; denn wenn man das Postgeheimniß nicht verletzen will, so kann man ja gar nicht erheben, was in einem Packete ist. Aber abgesehen davon, ist es offenbar nicht im volkswirthschaftlichen Interesse, daß man den Verkehr erschwert. Erlauben Sie mir hierfür ein Beispiel anführen zu dürfen.

Früher war der ganze Handel in Diamanten in den Händen von Amsterdam, wo auch die Diamanten geschliffen wurden. Dieser ganze Verkehr hat sich nach Paris gezogen, wo die Diamanten jetzt auch geschliffen werden. Die Diamantenhändler in Paris haben nun ihre Diamanten stets als Muster, als »échantillons« mit der Post versendet mit — ich weiß nicht einer kleinen oder gar keiner Versicherung. Die Diamanten kamen immer richtig an, und nicht ein einziger Fall kam vor, wo eine Entwendung stattgefunden hätte. Aber der General-Postdirector Randal wurde auf den Gegenstand aufmerksam, hat die Diamantenhändler kommen lassen, und hat ihnen gesagt: »Meine Herren! Sie versenden Ihre Diamanten als Muster. Dabei ist die große Versuchung für meine Beamten, daß sie eine Untreue begehen. Ich kann dies nicht zugeben. Sie müssen sie künftig auf der Post versichern«. Die sämmtlichen Diamantenhändler von Paris haben erklärt: alsdann würden sie Paris verlassen, denn die Steuer, welche dadurch auf ihr Gewerbe gelegt würde, wäre eine solche, daß sie in Frankreich das Gewerbe nicht mehr betreiben könnten. Dieses Argument hat den Französischen Herrn General-Postdirector überzeugt, daß dies ein falscher Weg wäre, und er hat gesagt: nun so wollen wir ein Uebereinkommen treffen, welches es der Post erleichtert, nicht durch Untersuchung, aber — ich weiß nicht in welcher Weise — eine äußere Controle dieser Packete vorzunehmen; und damit war die ganze Sache erledigt: die Versendung geschah in derselben Weise, wie früher, als Muster, für dieselbe niedere Taxe, und das Geschäft wurde für Paris erhalten. Und so, meine Herren, bin ich überzeugt, daß man dem Deutschen Verkehr in allen Geschäftszweigen, welche auf der Post ihre Güter versichern müssen, wesentlich schaden würde, wenn man die gegenwärtige Einrichtung abschaffen würde. Soviel ich belehrt wurde, ist die gegenwärtige Einrichtung folgende: Ein Bankhaus oder ein anderes Haus, welches viele Werthsendungen macht, versichert sich bei einer Privat-Versicherungsanstalt für eine gewisse Summe und stellt seine Bücher der Gesellschaft zur Einsicht, wenn sie sie einsehen will. Aus den Büchern muß hervorgehen, daß dieses oder jenes Packet von dem Hause versendet worden ist, und da Häuser, welche seit 30 Jahren ihr Geschäft treiben, nie einen Verlust hatten und da es überhaupt sehr selten ist,

daß ein solcher Verlust eintritt, so ist die Versicherungsprämie so klein, daß sie eben ein großer Vortheil für den Verkehr ist.

Nun sagen die Motive, es sei dies ein Verdienst der Post. Meine Herren! Ich glaube, es ist Aufgabe und Pflicht der Post, dafür zu sorgen, daß Güter auf der Post nicht gestohlen werden, und dafür zu sorgen wäre die Post schuldig, wenn auch gar keine Versicherung bei ihr stattfände. Nun, weil alles Menschliche unvollkommen ist und solche Fälle doch sich ergeben haben, daß Postbeamte Veruntreuungen begangen haben, nur deswegen findet eine Versicherung bei der Post statt, und nur deswegen findet auch eine Versicherung bei Privatgesellschaften statt. Es scheint mir in der That, daß hier ein Mißbrauch nicht vorliegt. Wenn auch jetzt ein Antrag in den Motiven nicht gestellt ist, so lassen ihn die Motive doch durchblicken, und ich fürchte, daß künftig durch irgend eine Maßregel in diesem Sinne eine Störung dieser Gewerbsverhältnisse stattfinden könnte, und deswegen habe ich geglaubt, daß es nicht unzweckmäßig sein dürfte, in dieser Beziehung hier ein Wort zu sagen.

Präsident: Es ist ein Schlußantrag eingegangen, der von dem Abgeordneten Dr. Hammacher herrührt. Ich bitte diejenigen Herren, sich zu erheben, welche den Antrag unterstützen. (Geschieht.)

Ich halte die Unterstützung für ausreichend und bringe den Schlußantrag zur Abstimmung. Diejenigen Herren, welche die erste Berathung über den unter Nr. 5 vorliegenden Gesetzentwurf jetzt geschlossen wissen wollen, bitte ich, sich zu erheben. (Geschieht.)

Es ist die Majorität; der Schluß ist angenommen.

Ich habe die Frage an das Haus zu richten, ob die Vorlage unter Nr. 5, wie der Abgeordnete von Behr beantragt hat, einer Kommission — ich würde eventuell annehmen von 14 Mitgliedern — überwiesen werden soll. Diejenigen Herren, die das wollen, bitte ich, sich zu erheben. (Geschieht.)

Die Majorität hat sich für die Kommission entschieden. Ich bitte, diese Kommission eine halbe Stunde vor dem Plenum des nächsten Mittwochs, welches ich Ihnen vorzuschlagen gedenke, zu wählen.

---

19. Der Norddeutsche Lloyd in Bremen.

Vom Herrn Postsecretair Hahn in Bremen.

Die Wirksamkeit der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actiengesellschaft ist aus Anlaß ihres fünfundzwanzigjährigen Bestehens in Nr. 50 des vorjährigen Postamtsblattes anschaulich geschildert worden. Ein Gegenstück hierzu bietet die Entwickelungsgeschichte der zweiten großen überseeischen Transportanstalt Deutschlands, des um einige Jahre jüngeren Norddeutschen Lloyd in Bremen.

Wie die Hamburger Gesellschaft aus kleinen Anfängen hervorgegangen, hat auch das Bremer Institut in den ersten Jahren seines Bestehens mit Unglücksfällen und Hindernissen mancher Art hart zu kämpfen gehabt, so daß im Beginne seiner Thätigkeit die Rentabilität des Unternehmens und damit seine Existenzfähigkeit angezweifelt wurde. Und heute, nach kaum anderthalb Decennien, tragen 21 Dampfer ersten Ranges von Bremen die schwarz-weiß-rothe Flagge über den

Ocean nach New-York, Baltimore, New-Orleans und Westindien; weitere 8 Dampfböte vermitteln Bremens Personen- und Güterverkehr mit England, Belgien und Holland, und 17 kleinere Dampfer dienen dem Verkehr auf der Ober- und Unterweser. Einige der letzteren führen auch allsommerlich die Erquickung suchenden Städter zu den kühlen Gestaden von Helgoland und Norderney.

Diese 46 Dampfschiffe repräsentiren insgesammt 15,375 Pferdekraft und 41,516 Lasten à 4000 Pfd.

Die größten Seedampfer haben 925, die kleinsten Flußdampfer 25 Pferdekraft, die Tragfähigkeit variirt zwischen ca. 2000 und 36 Lasten; außerdem besitzt die Gesellschaft 42 Schleppkähne, welche zusammen 5083 Lasten führen können. - Der Baucontract ist abgeschlossen für fernere 14 Seedampfer, von welchen 12 für die transatlantische Fahrt bestimmt sind.

Es war am 20. Februar 1857, als sich zu Bremen die Actiengesellschaft »Norddeutscher Lloyd« zur Herstellung directer Dampfschiffverbindungen zwischen Bremen und Nordamerika constituirte. Das Jahr verstrich indessen unter Vorbereitungen für die Eröffnung des Geschäftsbetriebes. Im Bau befanden sich die hierfür bestimmten Dampfer Bremen, New-York, Hudson und Weser. Die inzwischen bereits begonnene Flußdampfschifffahrt lieferte in Folge der 1857 ausgebrochenen Handelskrisis und wegen des unerhört niedrigen Wasserstandes der Weser ein wenig befriedigendes finanzielles Resultat. Auf das Ergebniß der im folgenden Jahre eröffneten New-Yorker Fahrt mußten die Nachwirkungen dieser Handelskrisis in Verbindung mit der durch den Französisch-Italienischen Krieg hervorgerufenen Verkehrsstockung noch für längere Zeit einen nachtheiligen Einfluß ausüben. Noch schwerer wurde die Gesellschaft indessen geschädigt durch mehrere ebenfalls in dieser Periode sich ereignende Unglücksfälle. Die »Weser« nämlich erlitt bei der ersten Reise des Jahres 1859 durch heftige Winterstürme schwere Havarie und mußte, da die stattgehabte Reparatur nicht den erwünschten Erfolg hatte, verkauft werden. Noch bedauerlicher war das zweite Mißgeschick: der schöne Dampfer Hudson verbrannte im Hafen von Bremerhaven, ohne daß die Veranlassung dieses Unglücks jemals aufgeklärt worden wäre. Auch die »Bremen« hatte einen Unfall, und zwar den Bruch der Hauptwelle zu beklagen; die Reparatur dieses Schadens erforderte einen Zeitraum von mehreren Monaten und einen Kostenaufwand von ca. 30,000 Thalern. Ein constantes Fallen der Actien war die naturgemäße Folge des Zusammenwirkens so vieler ungünstiger Umstände; und so ist es erklärlich, daß die Gesellschaft zu Anfang des Jahres 1860 in der Lage war, mit dem aus der Veräußerung der »Weser« erzielten Erlöse den dritten Theil der ursprünglich emittirten Actien, d. h. 1 Million Thaler, zum Course von 28 pCt. zurückkaufen zu können, — ein deutlicher Beweis, wie tief das Vertrauen des Publicums zu der Lebensfähigkeit des Unternehmens gesunken war.

So begann also das Jahr 1860 unter den denkbar ungünstigsten Auspicien, denn von den vier ursprünglich erbauten transatlantischen Dampfern der Gesellschaft war nur ein einziger, die »New-York«, zur Zeit verwendbar. Die Fahrten dieses Schiffes und des Mitte des Jahres wieder seetüchtig gewordenen »Bremen« erzielten indessen so zufriedenstellende finanzielle Resultate, daß die Leiter des Unternehmens, an deren Spitze sich schon damals der Consul H. H. Meyer befand, sofort die Erbauung eines dritten Dampfers, der »Hansa«, in Angriff nahmen. Der Abschluß des Jahres 1861 gestattete — zum ersten Male — eine Dividende,

und zwar von 2 pCt., zu zahlen, wenngleich der in den Vereinigten Staaten von Nordamerika ausgebrochene Bürgerkrieg ungünstig auf den überseeischen Verkehr und zumal auf die Auswanderung einzuwirken begann.

Von diesem Zeitpunkte ab entwickelte sich das Institut zu immer größerer Blüthe und Ausdehnung.

Die Fahrten zwischen Bremen und New-York, welche anfangs nur in größeren und unregelmäßigen Zwischenräumen erfolgten, bildeten sich zu einer regelmäßigen Verbindung aus, welche von 1865 ab mit 5 Dampfern alle 14 Tage bewerkstelligt wurde. Der immer wachsende Verkehr zwang indessen bald zur Einschaltung von Zwischenfahrten durch Extradampfer, und bereits im März 1867 sah sich die Gesellschaft in der erfreulichen Lage, eine wöchentliche Verbindung mit New-York ins Leben treten zu lassen, welche durch 8 Dampfschiffe aufrecht erhalten wurde. Im Jahre 1871 ist die Zahl der durch 10 Schiffe vermittelten Fahrten nach und von New-York (Hin- und Rückfahrt als eine Fahrt gerechnet) bereits auf 69 gestiegen. Das Wachsthum des Verkehrs wird am besten durch nachfolgende Angaben veranschaulicht.

Es beförderten die Lloyd-Dampfer an Gütern (nach New-York) und an Personen (nach und von New-York):

1861	in	12 Reisen	5,450	Tons	und	5,137	Personen,
1862	»	16	»	13,268	»	»	7,027	»
1865	»	24	»	17,800	»	»	21,756	»
1866	»	35	»	29,327	»	»	28,501	»
1868	»	54	»	41,525	»	»	36,192	»
1869	»	64	»	51,360	»	»	45,751	»
1870	»	64	»	45,989	»	»	35,598	»
1871	»	69	»	62,051	»	»	50,759	»

Der Güterverkehr von New-York her, welcher in der vorstehenden Zusammenstellung nicht mit inbegriffen ist, ist stets viel bedeutender gewesen als in umgekehrter Richtung; sämmtliche Dampfer kehrten fast immer mit voller Ladung zurück.

Was den Personenverkehr anlangt, so sei hier noch die charakteristische Thatsache hervorgehoben, daß, während die Dampfer bis 1866 von Amerika beinahe leer zurückkehrten, seit diesem Jahre und noch mehr seit den glorreichen Ereignissen von 1870 erfreulicherweise eine ansehnliche Rückwanderung aus den Vereinigten Staaten nach Deutschland begonnen hat. So führten die Lloydschiffe in den Jahren 1869—1871 8421, bez. 8283 und 10,876 Personen von New-York nach Bremen zurück.

Bereits im Jahre 1867 beschloß die Gesellschaft, ihr Unternehmen durch Herstellung einer ferneren directen Dampferlinie zwischen Bremen und Baltimore zu erweitern. Diese Fahrt wurde am 1. März 1868 zunächst mit 2 Dampfern eröffnet. Seit Anfang 1869 wird mittelst 4 Dampfschiffe eine regelmäßige 14tägige Verbindung zwischen beiden Häfen unterhalten, deren Umwandlung in eine wöchentliche gegenwärtig bereits in Aussicht genommen ist. Diese Linie ist, finanziell betrachtet, ein besonderes mit einem Actiencapital von 1,400,000 Thalern ins Leben gerufenes Unternehmen; im verflossenen Jahre betrug die Dividende 5 pCt.

Es wurden befördert:

		Tons		Passagiere
1868	in 10 Reisen nach Baltimore	3,554,	nach und von Baltimore	5,734
1869	» 20 » » »	10,320,	» » » »	9,023
1871	» 20 » » »	12,200,	nach Baltimore	8,953
			von »	1,305

Während auf diese Weise eine regelmäßige und lebhafte Communication mit zweien der wichtigsten östlichen Häfen des fast unermeßlichen Gebietes der Vereinigten Staaten geschaffen war, fehlte für Bremen noch immer eine directe Verbindung mit Südamerika. Dem Beispiele der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actiengesellschaft auch hierin folgend, entschloß sich der Norddeutsche Lloyd gegen Ende des Jahres 1868, directe Fahrten nach Havanna und New-Orleans via Hâvre herzustellen. Seit September 1869 wird auf dieser Linie in 14tägigen Zwischenräumen ein regelmäßiger Dienst durch 3 (neuerdings 4) eigens für diese Route erbaute Dampfböte unterhalten, jedoch nur während derjenigen Monate, in welchen New-Orleans vom gelben Fieber verschont zu sein pflegt.

Die Resultate des dreijährigen Bestehens sind folgende:

Es wurden befördert von Bremen nach Havana und New-Orleans:

1869	in 6 Reisen	1724 Tons und	1426 Passagiere	(tour und retour),
1870	» 9 »	3734 » »	2713 »	(darunter 779 retour),
1871	» 9 »	3562 » »	4513 »	(» 1048 »).

Eine vierte große transatlantische Linie des Lloyd soll über Southampton und St. Thomas eine directe monatliche Verbindung zwischen Bremen und Colon vermitteln. Von Colon aus machen die Dampfer dieser Linie, welche, von einigen Probereisen abgesehen, erst seit dem Jahre 1871 besteht, Zweigtouren nach den in den Vereinigten Staaten von Columbien und in Venezuela gelegenen Hafenplätzen Savanilla, La Guayra und Puerto Cabello, sowie nach der Niederländischen Insel Curaçao und kehren dann über Colon und St. Thomas zurück. Diese Schiffe haben unmittelbaren Anschluß an die Dampferlinien des Stillen Oceans via Panama (nach und von China, Japan und der Westküste Amerikas).

Die Brutto-Einnahmen aus sämmtlichen vier Linien betrugen 1871 5,843,000 Thlr.

So ist es denn den beiden großartigen Instituten in den befreundeten Hansestädten gelungen, eine Ueberbrückung des Atlantischen Oceans herzustellen, welche auch die kühnsten Erwartungen früherer Jahrzehnte weit übertreffen muß. Durch die Dampfer des Bremer Lloyd und der Hamburger Packetfahrt-Gesellschaft, denen sich neuerdings bekanntlich in dem Baltischen Lloyd zu Stettin noch eine dritte transatlantische Dampfergesellschaft angereiht hat, besitzt Deutschland jetzt in den Sommermonaten wöchentlich eine viermalige und im Winter eine zweimalige regelmäßige Verbindung mit New-York und ferner eine vierzehntägige mit Baltimore, während die Fahrten nach Westindien allmonatlich zweimal und diejenigen nach Havana und New-Orleans dreimal stattfinden.

Daß ein so ausgedehnter Betrieb die mannigfachsten Erwerbungen und Hülfsanstalten nothwendig machte, ist selbstverständlich; nur die bedeutendsten seien hier kurz erwähnt.

Im Jahre 1865 wurde ein eigener großer Gebäudecomplex angekauft für die Büreaus der Gesellschaft; viel wichtiger indessen ist die im Jahre 1869 be-

gonnene und Anfang 1871 vollendete Anlage eines eigenen Trockendocks in Bremerhaven, welches im Stande ist, stets zwei der größten Dampfer gleichzeitig zur Reparatur oder Reinigung aufzunehmen; in demselben Jahre wurde ein großer Pier (Anlegeplatz für die Dampfschiffe) in New-York (richtiger Hoboken) angekauft und diese Acquisition 1871 durch den Erwerb eines Nebenpiers noch bedeutend vergrößert; gegenwärtig ist ein Theil dieses bedeutenden Areals an die Hamburger Gesellschaft vermiethet. Im Jahre 1869 wurde ferner ein elegant ausgestattetes Stationsgebäude in Bremerhaven errichtet. Ebendaselbst erbaute die Gesellschaft 1871 einen großen Güterschuppen. Der Lloyd besitzt ferner eine eigene großartige Reparaturwerkstätte, welche zugleich mit der Gesellschaft, anfangs in sehr bescheidenen Verhältnissen, ins Leben getreten, gegenwärtig aber zu einem umfangreichen Institut emporgewachsen ist. Mit der Werkstätte ist auch eine kleine Metallgießerei, sowie eine Dampf-Waschanstalt verbunden.

Der Gesellschaft konnten bei dem sich immer vergrößernden Betriebsmaterial natürlich auch manche Verluste nicht erspart bleiben, indessen hatte sie — abgesehen von dem unfreiwilligen Stilllager, welches ihre Schiffe während des Deutsch-Französischen Krieges durchzumachen hatten — während des ganzen letzten Jahrzehnts nur ein größeres Unglück zu beklagen. Sofort nach dem Aufhören der Französischen Blokade der Nordseehäfen (October 1870) wagte die Gesellschaft es nämlich, im Vertrauen auf die Schnelligkeit ihrer Schiffe, die Fahrten nach New-York wieder zu beginnen; jedoch mußten die Dampfer um der Französischen Kreuzer willen den Weg durch den Canal vermeiden und anstatt dessen die in dieser Jahreszeit gefährliche Route nördlich um Schottland einschlagen. Dort, in der Nähe von Peterhead an der Schottischen Ostküste, strandete Ende November 1870 die »Union« und ging gänzlich verloren. Ein Verlust von Menschenleben war glücklicherweise dabei nicht zu beklagen.

Die gegenwärtig in der transatlantischen Fahrt beschäftigten 21 Schiffe sind folgende:

Bremen	650	Pferdekraft,	1783	Lasten,
New-York	650	»	1791	»
Hansa	750	»	2217	»
Amerika	750	»	1913	»
Hermann	750	»	1946	»
Deutschland	800	»	1968	»
Weser	800	»	1913	»
Rhein	925	»	1955	»
Main	925	»	1992	»
Donau	925	»	1997	»
Frankfurt	410	»	1630	»
Hannover	410	»	1634	»
Köln	500	»	1647	»
Straßburg	500	»	1081	»
König Wilhelm I.	500	»	1713	»
Kronprinz Friedrich Wilhelm	500	»	1709	»
Graf Bismarck	500	»	1710	»
Baltimore	410	»	1527	»
Berlin	410	»	1544	»

Ohio .... 465 Pferdekraft, 1524 Lasten,
Leipzig .... 465 » 1524 »

Von diesen Schiffen sind 1—10 für die Route nach New-York, 11—14 für diejenige nach New-Orleans, 15—17 für die Westindische Fahrt und 18—21 für die Baltimore-Linie bestimmt. Im Bau begriffen sind die Dampfer: Oder, Mosel, Neckar, Minister Roon, Feldmarschall Moltke, General Werder, Braunschweig, Nürnberg, Hohenzollern, Hohenstaufen, Salier, Habsburg.

Sämmtliche Schiffe sind auf's Eleganteste und zugleich Solideste eingerichtete Schraubendampfer.

Die Entfernung zwischen Southampton und New-York (3100 Engl. Meilen) wurde durchschnittlich zurückgelegt:

1862	hinwärts	in 12	Tagen	10	Stunden,	herwärts	in 12	Tagen	5	Stunden,
1865	»	» 11	»	19	»	»	» 11	»	6	»
1869	»	» 10	»	22	»	»	» 10	»	7½	»
1871	»	» 11	»	2	»	»	» 10	»	14	»

Für das letztere Jahr ergiebt sich somit eine Geschwindigkeit von 11,6 und bz. 12,2 Knoten per Stunde. Die schnellsten Reisen der Dampfer »Union«, »Weser« und »Rhein« erforderten in den letzten Jahren je 9 Tage und 6½, 4 und 2 Stunden.

Die Strecke von Southampton nach Baltimore legten im verflossenen Jahre die Schiffe hinwärts in 14 Tagen 15 Stunden, herwärts in 12 Tagen 9 Stunden zurück.

In demselben Zeitraume betrug die durchschnittliche Reisedauer von England (The Needles) nach Havana 16 Tage 20 Stunden — zurück einen Tag weniger und von Havana nach New-Orleans 2 Tage.

Dieser Schnelligkeit ihrer Schiffe hatte die Gesellschaft es auch zu verdanken, daß dieselben von Anfang an seitens der Preußischen, Großbritannischen und Amerikanischen Postverwaltung zur Beförderung sowohl der Deutsch-Amerikanischen, als auch der Englisch-Amerikanischen Post benutzt wurden; gegenwärtig ist ihnen indessen die Beförderung der Vereinigten Staaten-Post nach England entzogen. Die Einnahmen aus dem Postconto waren längere Jahre sehr bedeutend — 1869 betrugen dieselben ca. 220,000 Thlr. —; dieselben haben sich allerdings durch die inzwischen mehrmals stattgefundene Herabsetzung des Portos wesentlich vermindert, so daß 1871 die Einnahmen aus sämmtlichen Postdepartements nur noch 75,000 Thlr. ergaben.

Die übrigen Daten, welche über die Leistungen der Bremer Schiffe in Bezug auf die Postbeförderung hier angegeben werden könnten, entsprechen ziemlich genau denen der Hamburger Gesellschaft und wird daher in dieser Beziehung auf den Eingangs erwähnten Aufsatz verwiesen; bemerkt sei noch, daß der Lloyd in dem Zeitraume vom 1. Februar 1869 bis ult. September cr. die Vermittelung des gesammten Postanweisungs-Verkehrs nach und von Amerika durch seine dortigen Agenten besorgt hat.

Um es erklärlich zu finden, wie es beiden großen Deutschen Dampfschifffahrts-Gesellschaften möglich gewesen ist, für ihre sich von Jahr zu Jahr vergrößernden Flotten stets genügende und lohnende Frachten zu finden, mögen hier zum Schlusse die nachstehenden speciell Bremen betreffenden Zahlenangaben über

die — in Hamburg ebenfalls in ähnlicher Progression fortgeschrittene — Entwickelung des Handels ihren Platz finden:

Die Gesammt-Waareneinfuhr nach Bremen betrug: Es kamen an:

	Br. Ctr.	im Werthe von Thlr. Gold	Seeschiffe	mit Lasten
1847.....	6,260,000	32,716,726	2869	173,066
1862.....	15,642,178	67,000,863	2775	260,651
1869.....	20,452,825	103,312,577	3032	436,423
1871.....	23,420,098	140,437,290	3237	57,342
Nach Hamburg 1871 ca.		543,000,000	5439	1,258,337

Die Gesammt-Ausfuhr von Bremen betrug: Es fuhren ab:

	Br. Ctr.	im Werthe von Thlr. Gold	Seeschiffe	mit Lasten
1847.....	3,024,000	29,634,126	3088	187,543
1860.....	7,396,250	67,844,225	3146	277,507
1869.....	10,541,127	94,918,519	3176	446,943
1871.....	12,268,660	129,310,511	3241	559,028
von Hamburg 1871			5457	?

Die Ein- und Ausfuhr von und nach Nordamerika allein repräsentirte folgende Summen:

Es erreichte:		den Werth von Thlr. Gold	überbracht durch: Schiffe	mit Lasten
a) die Einfuhr nach Bremen	1869 ...	26,933,371	248	196,315
	1871 ...	36,319,627	338	252,771
(» » » Hamburg	1871 . ca.	18,000,000)	befördert durch:	
b) die Ausfuhr von Bremen	1869 ...	20,648,518	229	193,303
	1871 ...	33,957,465	240	205,740

Im Jahre 1871 bestand die Handelsflotte Bremens aus 265 Schiffen mit 115,162 Lasten (darunter 30 Dampfer mit 31,228 Lasten; diejenige Hamburgs aus 406 Schiffen mit 115,318 Lasten (darunter 40 Dampfer mit 22,834 Lasten).

Vermittelst directer Auswandererverschiffung wurden befördert:

1854	in Bremen	76,875,	in Hamburg	32,310 Passagiere,
1855	» »	31,550,	» »	15,663 »
1861	» »	16,245,	» »	13,724 »
1866	» »	61,877,	» »	39,040 »
1869	» »	63,330,	» »	41,424 »
1871	» »	60,516,	» »	42,224 »

Die im Jahre 1871 über Bremen beförderten Auswanderer reisten mit Ausnahme von 121 sämmtlich nach den Vereinigten Staaten; Dampfschiffe wurden benutzt von 50,989 (= 84 pCt.), die übrigen bedienten sich der Segelschiffe.

Auch für das laufende Jahr ist wohl mit Sicherheit ein fernerer gedeihlicher Aufschwung auf dem weiten Gebiete des internationalen Verkehrs und des Welthandels zu erhoffen, und wir dürfen die Ueberzeugung hegen, daß unsere großen Deutschen Dampferlinien den friedlichen Wettkampf mit den übrigen Nationen

auf der ewig bewegten Arena der Meereswogen auch in Zukunft muthig und mit Erfolg bestehen werden zu ihrem eigenen und zu ganz Deutschlands Ruhm und Vortheil.

---

10. Die Trajecteinrichtungen der Post über die Memel bei Tilsit.

Von Herrn Postdirector Medem aus Tilsit.

Die Memel, der östlichste der bedeutenderen Flüsse Deutschlands und zugleich der einzige derselben, welcher auf Deutschem Gebiet von einer Eisenbahn nicht überbrückt ist, durchschneidet bei ihrem Austritt aus Rußland den Ragniter und den Tilsiter Kreis, theilt sich an der Grenze des Kreises Niederung in die Ruß und in die Gilge, und strömt, ein fruchtbares Delta bildend, in das Kurische Haff. Dieselbe trennt einzelne Theile des Ragniter, Tilsiter und Niederunger Kreises, die Kreise Heydekrug und Memel, sowie die hinter denselben belegenen Ländergebiete Rußlands von dem übrigen Körper der Monarchie. Der Strom hat eine Länge von 115 Meilen und ist bei Tilsit an der Schiffbrücke 350 Meter breit. Die genannte Stadt liegt ganz am linken Ufer der Memel, welches so hoch ist, daß die Stadt von derselben nicht überschwemmt werden kann, besonders da das rechte Ufer sehr flach ist und dem Wasser beim Steigen gestattet, die angrenzenden niedrigen Landstriche zu überfluthen. Diese jährlich wiederkehrenden Ueberschwemmungen haben im Laufe der Zeit zwei Arme ausgespült, welche bei gewöhnlichem Wasserstande zum größten Theil trocken liegen, sich jedoch beim Steigen der Memel alsbald mit Wasser füllen, bis auch sie überfluthen. Diese beiden Arme führen ihr Wasser in einen kleinen Nebenfluß der Memel und durch diesen dann wieder in dieselbe zurück. Der der Memel zunächst belegene Arm, die Uszlenkis genannt, ist von derselben 950 Meter entfernt und nicht überbrückt. Die Chaussee von Tilsit nach Memel führt in ziemlich hoher Dammschüttung nur bis an das linke Ufer der Uszlenkis, wird durch dieselbe unterbrochen und beginnt erst wieder am rechten Ufer. Die Verbindung zwischen den beiden unterbrochenen Chausseedämmen wird bei niedrigem Wasserstande durch eine niedrig angelegte sogenannte Interims-Chaussee hergestellt, welche in einem Bogen von einem Dammkopf zum anderen geht, mit jedem derselben durch eine aufsteigende Brücke verbunden ist und bei Hochwasser mehrere Fuß hoch überfluthet wird. Die Oeffnung zwischen den beiden Dammenden der Chaussee ist 436 Meter breit. Ueber den zweiten, 1865 Meter von der Uszlenkis entfernten Arm der Memel, Kurmeiszeris genannt, führt im Chausseezuge eine 376 Meter lange feste Pfahlbrücke, welche nur in sehr seltenen Fällen durch den Eisgang eine Beschädigung erleidet.

Die Stadt Tilsit, unter dem 55,4 Grad nördlicher Breite und dem 39,34 Grad östlicher Länge belegen, hat ihrer Lage nach ziemlich strenge und anhaltende Winter. Nach 50jährigen Beobachtungen beträgt die Durchschnittstemperatur 5,20 Grad Réaum. Der Winter hält $5\frac{1}{2}$ Monate an. Das Eis der Memel bleibt durchschnittlich stehen am 12. December und geht wieder fort am 24. März, liegt mithin 102 Tage. Natürlich bietet manches Jahr ganz erhebliche Abweichungen. So ist im Jahre 1836 das Eis schon am 7. November, im Jahre 1825 erst am

28. Januar stehen geblieben, im Jahre 1839 ist es erst am 26. April, 1843 dagegen schon am 2. Februar fortgegangen, im Winter 1829/30 stand das Stromeis 130 Tage. Bei diesem langen und anhaltenden Winter sammeln sich, vorzugsweise in den ziemlich ausgedehnten Forsten der Kreise Ragnit und Tilsit, sowie in den im Flußgebiet der Memel liegenden Theilen Rußlands meist sehr erhebliche Schneemassen an, welche im Frühjahr eine gewaltige Wassermenge produciren, die dann der Memel zufließt und sie zwingt, aus ihren Ufern zu treten.

Der Mangel einer festen Brücke bei Tilsit, sowohl über die Memel, als auch über die Uszlenkis, hat die Postverwaltung genöthigt, besondere Einrichtungen zu treffen, um den Postverkehr auch während der Zeit, in welcher die Schiffbrücke nicht besteht, und in welcher auch die Eisdecke nicht stark genug ist, die Postwagen zu tragen, in jeder Hinsicht sicherzustellen. Da von Tilsit täglich zwei neunsitzige Personenposten und eine Briefpost nach Memel, eine viersitzige Personenpost nach Schmalleningken, eine Kariolpost nach Laugszargen und wöchentlich zweimal eine Personenpost nach Tauroggen abgehen, welche sämmtlich die Memel und die Uszlenkis passiren müssen, so sind jene Einrichtungen nicht unbedeutend, und dürfte es Manchem nicht uninteressant sein, dieselben näher kennen zu lernen.

Zur Beaufsichtigung des Trajects ist in der Stadt, unmittelbar am linken Memelufer da, wo ein für allemal der Traject stattfindet, ein kleines Zimmer für den expedirenden Beamten gemiethet. Auf dem gegenüber belegenen Ufer sind in dem einzigen dort vorhandenen Etablissement, einem Gasthause nebst Wirthschaftsgebäuden, ein Expeditionszimmer, zwei Passagierstuben, eine Stube für die Uferwächter und eine Wagenremise miethsweise beschafft. Außerdem hat daselbst der Posthalter sich Stallungen für 30 Pferde gesichert. Am linken Uszlenkisufer hat die Postverwaltung ein einstöckiges, vier Piecen enthaltendes Relaishäuschen zur Unterkunft für die Reisenden und Uferwächter erbaut. Ein eben solches Häuschen befindet sich auf dem rechten Ufer, Prusseller Dammkopf, doch befinden sich außerdem hier noch Stallungen und Wagenremisen. Wird es, was jedoch wie erwähnt sehr selten vorkommt, nothwendig, das Hauptrelais auf dem rechten Ufer der Kurmeiszeris aufzustellen, so müssen hier in einem Kruge die erforderlichen Räumlichkeiten beschafft werden. Die Relaishäuschen auf dem rechten Memel- und Uszlenkisufer sind mit dem Postamt in Tilsit durch eine Telegraphenleitung verbunden, auch befindet sich an den beiden Memelufern noch ein optischer Telegraph.

Die Nothwendigkeit zur Aufstellung der Postrelais hängt von dem Ermessen des Königlichen Kreisbaubeamten ab, unter dessen Leitung die Trajectanstalten stehen. Sobald diese Nothwendigkeit ausgesprochen ist, werden zunächst die Relais auf den beiden Memelufern, und erst bei Hochwasser auch auf den beiden Uszlenkisufern besetzt, und zwar in folgender Weise: Ein Beamter und zwei Uferwächter auf jedem Relais, mit Ausnahme des linken Uszlenkisufers, wo nur zwei Uferwächter stationirt sind. Ferner auf dem linken Memelufer 2 Pferde, ein größerer Personenwagen und ein Packwagen, auf dem rechten Ufer 30 Pferde, 10 Postillone, die Courswagen zu den Personenposten nebst einer angemessenen Zahl von Beichaisen und Packwagen. Muß bei Hochwasser das Hauptrelais nach dem Prusseller Dammkopf übersiedeln, was in jedem Frühjahr vorkommt, so bleiben in Uebermemel nur 4 Pferde, 2 Postillone, ein neunsitziger und ein viersitziger Wagen, sowie ein Packwagen. Nach Einrichtung der Relais findet der Transport der Personen und Sachen folgendermaßen statt: Vom Posthause bz. vom Bahnhofe in

Tilsit aus werden dieselben per Wagen bis ans linke Memelufer geschafft. Hier steigen die Personen, je nach den Umständen, in die Böte oder gehen zu Fuß über das Eis, oder sie steigen, wenn im Frühjahr die Eisdecke mürbe wird, in Eisböte. Es sind dieses Böte, welche sowohl wie Schlitten über das Eis geschoben, als auch, wenn sie durchbrechen, im Wasser weiter fortbewegt werden können. Die Postgüter werden ebenfalls entweder in Böten über den Strom geschafft oder über denselben getragen oder in kleinen Schlitten hinüber geschafft. Hierbei leisten die Bootsleute der Königlichen Trajectanstalt um so bereitwilliger Hülfe, als für sie am Schlusse jeder Trajectperiode eine Remuneration von 50 Thalern ausgesetzt ist. Von Uebermemel findet die Weiterbeförderung in den dort aufgestellten Courswagen statt. Befindet sich jedoch das Hauptrelais auf dem Prusseller Dammkopf, dann müssen die Personen und Sachen auf der kurzen Chausseestrecke von Uebermemel bis zum linken Uszlenkisufer in Wagen weiterbefördert und dann in ähnlicher Weise, wie über die Memel über die Uszlenkis übergesetzt werden. Ist die Brücke über die Kurmeiszeris beschädigt, dann müssen die Reisenden u. s. w. zum dritten Mal übergesetzt werden, bevor sie ungehindert nach Memel u. s. w. weitergeschafft werden können.

Die Relaisbeamten haben das Verladegeschäft, welches vorzugsweise von den vereidigten Uferwächtern besorgt wird, zu überwachen und für möglichst schnelle und sichere Weiterbeförderung der Personen und Postgüter zu sorgen. Besondere Umsicht haben dieselben zu entfalten, wenn der Traject schwierig oder ganz gehemmt ist und dann an einer oft weit entlegenen Stelle ein sicherer Uebergang über die Memel aufgesucht werden muß. In dieser Zeit kann die zwischen den Relais und dem Postamt in Tilsit bestehende Telegraphenverbindung auch zur Beförderung von Privatdepeschen benutzt werden.

Die Kosten dieser Relaiseinrichtungen sind recht bedeutend. An Miethe werden jährlich, trotz der vorhandenen fiscalischen Gebäude, 650 Thlr. gezahlt; der Posthalter erhält auf allgemeine Trajectkosten 1410 Thlr.; die extraordinairen Nebenfuhrkosten belaufen sich, da während der Trajectperiode jede Fahrt in der Stadt besonders liquidirt wird, auf ungefähr 1500 Thlr. Hierzu kommt noch die Remunerirung der Relaisbeamten, der Uferwächter und der Trajectleute mit etwa 420 Thlrn., so daß durch die vorerwähnten Trajectschwierigkeiten der Postverwaltung eine Mehrausgabe von mindestens 4000 Thlrn. jährlich erwächst. Wie sehr der sonstige Verkehr unter diesen Schwierigkeiten leidet, läßt sich gar nicht berechnen. Wenn man aber sieht, wie bei gehemmtem Traject in kurzer Zeit sich Fuhrwerke, besonders aus Rußland, Personen, Güter u. s. w. an den Ufern ansammeln, so wird man es natürlich finden, daß die Vollendung der bereits in Angriff genommenen Bahn zwischen Tilsit und Memel, und die Herstellung fester Brücken über die Memel und die Uszlenkis mit großer Sehnsucht erwartet wird. Auch werden dann die schönen Ufer der Memel, namentlich bei Obereisseln, in der Nähe von Ragnit, oder von dem noch aus der Heidenzeit berühmten Berge Rhombinus aus betrachtet, und endlich auch bei Tilsit selbst hoffentlich mehr bekannt werden, was sie in der That auch werth sind.

21. Der Wirkungskreis der Spar- und Vorschußvereine für Postbeamte*).

Beim Beginn des auf die Einführung von Postspar- und Vorschußvereinen gerichteten Unternehmens war bei den Beamten und Unterbeamten des diesseitigen Bezirks im Allgemeinen nicht ein besonderes Vertrauen zu dem Bestehen und der Zweckmäßigkeit des Vereins vorhanden. In Folge dessen war die Zahl der beigetretenen Beamten rc. zuerst verhältnißmäßig nicht bedeutend, und kamen Anträge auf Bewilligung von Vorschüssen in der ersten Zeit nur vereinzelt vor. Nachdem jedoch die Beamten erfahren hatten, daß in Betreff der Vorschußanträge bei dem Vorstande vorurtheilsfreie Erwägungen und Berücksichtigungen stattfanden, und nachdem ferner durch den Verein eine so vortheilhafte Gelegenheit zur Beschaffung von Nähmaschinen unter sehr günstigen Bedingungen geschaffen wurde, nahm die Betheiligung an dem Unternehmen in merklicher Weise zu, und zeigte sich dies in dem Beitritt neuer Mitglieder und in der Erhöhung der ursprünglich angemeldeten ordentlichen Einlagen.

Gegenwärtig wird die Errichtung der Vereine als ein segensreiches Unternehmen anerkannt, von welchem die besten Hoffnungen für die Zukunft gehegt werden.

Die von hier aus bestellten Nähmaschinen — 68 Stück — wurden sämmtlich aus der Fabrik von Frister & Roßmann in Berlin geliefert, da diese Maschinen sich hier überall für den Hausbedarf als besonders zweckmäßig bewährt hatten.

Außer den zum Ankauf von Nähmaschinen bewilligten Vorschüssen sind noch an 32 Beamte und Unterbeamte Darlehne im Gesammtbetrage von 995 Thalern zu anderen Zwecken bewilligt worden. Die Bewilligung dieser Vorschüsse beschränkte sich hauptsächlich auf solche Fälle, in denen es sich um Abstellung eines augenblicklichen, unverschuldeten Nothstandes oder um wesentliche Vortheile für die Wirthschaft und den Hausstand der Mitglieder handelte.

Die Einwirkung des Vorstandes erstreckte sich auch darauf, darüber soweit als thunlich zu wachen, daß die bewilligten Vorschüsse in entsprechender zweckmäßiger Weise verwendet wurden. Die an Unterbeamte bewilligten Darlehne wurden unter Anderem verwendet zum Ankauf von Saatgetreide, Heizungsmaterial, Möbeln, Pferden, Kühen rc., sowie andererseits zur Bestreitung der ungewöhnlichen Kosten für Ausstattung von Töchtern, für Begräbniß, Kuren und dergleichen mehr.

Wenn nun in dieser Beziehung den Mitgliedern aus dem Vereine wesentliche Erleichterungen und Vortheile erwachsen sind, so ist auch andererseits als erfreuliches Zeichen von den guten Wirkungen des Unternehmens nicht unbemerkt geblieben, daß die Fälle, in denen bedrängte Beamte und Unterbeamte rücksichtslosen Wucherern in die Hände fielen, seltener geworden sind und bei weiterer Ausdehnung des Vereins hoffentlich nicht mehr vorkommen werden.

Die ausgeliehenen Vorschüsse sind jederzeit voll und pünktlich zurückgezahlt und hat auch sonst der Verein irgend welche Verluste nicht gehabt.

Die Ausdehnung der Thätigkeit des Vereins auf andere Lieferungsgegenstände, als Nähmaschinen, war nicht thunlich, da bis jetzt hierzu die erforderlichen Mittel nicht vorhanden waren. Für dieses Jahr ist indeß bereits in Aussicht genommen, den Mitgliedern die Beschaffung von Leinwand, von Oberhemden, sowie

*) Aus einem Berichte der Kaiserlichen Ober-Postdirection zu D.

von gutem Heizungsmaterial durch Vermittelung des Vereins unter billigen Bedingungen zugänglich zu machen.

Die Interessen des Vereins sind seitens des Herrn Justitiarius der Ober-Postdirection und der Vorstandsmitglieder stets bereitwillig in uneigennütziger Weise wahrgenommen worden und erfreut sich auch das Unternehmen der Theilnahme und Anerkennung in weiteren Kreisen des Publicums.

II. Kleine Mittheilungen.

Anschaffung von Atlanten. Von Mitgliedern der Post-Spar- und Vorschußvereine sind bis jetzt 630 Atlanten, nämlich: 313 Exemplare des Stielerschen, 238 Exemplare des Sohr und Berghausschen, 79 Exemplare des Kiepertschen Atlas bestellt worden.

Das große Preußische Reisewerk über Japan. Von diesem umfangreichen und kostbaren Werke, in welchem die Ergebnisse der im Jahre 1860 nach Japan entsendeten Expedition niedergelegt sind*) und dessen Herausgabe in dem Verlage der Königlichen Geh. Ober-Hofbuchdruckerei (R. von Decker) im Jahre 1864 begonnen hat, ist jetzt der dritte Band erschienen. Das Personal der Expedition bestand aus dem Gesandten Grafen Friedrich zu Eulenburg, dem Legations-Secretär Pieschel, den Gesandtschafts-Attachés von Brandt, von Bunsen und Grafen August zu Eulenburg; den Naturforschern Regierungs-Rath Wichura, Dr. von Martens, Dr. Freiherrn von Richthofen, Dr. March. Ferner befanden sich unter dem Personal der Maler A. Berg, der Zeichner W. Heine, der Photograph Bismark, Gärtner Schottmüller, die Kaufleute Grube, Jakob, Wolff und der Bevollmächtigte der Sächsischen Handelskammer, Kaufmann Spieß.

Von diesen Herren haben mehrere auch selbstständige Werke herausgegeben.

Welchen Nutzen die Preußische Expedition gewährt hat, erkennen wir erst jetzt recht deutlich aus dem regen internationalen Verkehr, der sich zwischen Deutschland und Japan gestaltet hat. Viele junge Japaner leben in Berlin, um sich zu Instructoren in den verschiedensten Fächern der Wissenschaften für ihre Heimath auszubilden. Deutsche Aerzte, Lehrer und Militairs sind oder werden von der Japanischen Regierung dorthin berufen. Japanische Gesandtschaften gehören in Berlin nicht mehr zu den seltenen Erscheinungen.

Die Handelsflotten der hauptsächlichsten seefahrenden Nationen hatten Ende 1872 folgenden Umfang:

	Segelschiffe	mit Tonnengehalt.	Dampfer	mit Tonnengehalt.
England.........	19,182	5,468,327	2538	2,382,145
Nordamerika......	7,092	2,279,120	420	401,043
Frankreich	4,779	902,096	316	240,273

*) Die Preußische Expedition nach Ostasien. Nach amtlichen Quellen.

	Segelschiffe mit	Tonnengehalt.	Dampfer mit	Tonnengehalt.
Italien	4,705	1,058,796	102	64,667
Niederlande	4,609	984,873	100	68,438
Deutschland	3,890	915,566	159	154,045
Norwegen	3,884	1,072,920	54	17,274
Spanien	3,013	552,511	169	101,158
Schweden........	1,823	320,843	114	33,157
Dänemark	1,236	165,695	54	20,327
Oesterreich-Ungarn.	989	343,501	87	61,181

Der Belgische Handel im Jahre 1871 betrug in Ein- und Ausfuhr 4,497,200,000 Francs an Werth, davon die Einfuhr 2439,3 Millionen, die Ausfuhr 2057,9 Mill. Der Totalverkehr mit Frankreich belief sich auf 544,4 Mill. (Einfuhr 247,4, Ausfuhr 297), mit dem Zollverein auf 409,5 Mill. (Einfuhr 213,4, Ausfuhr 196,1) mit England auf 426,3 Mill. (Einfuhr 232,5, Ausfuhr 193,4).

Den Central-Briefkasten im General-Postamtsgebäude zu London beschreibt ein Deutscher Feldpostbeamter, der im Frühjahr 1871 von Laon aus einen Ausflug nach London machte, in Folgendem:

In einem kleinen, jedoch sehr frequenten Durchgangshofe, welcher mit Glas überdacht ist, befindet sich außen am Gebäude eine Reihe trichterartig construirter, viereckiger, mit großen glatten Zinkplatten ausgelegter Briefkasten. Dieselben sind, mit Ausnahme eines größeren am Ende der Reihe, sämmtlich oben ca. 1,10 Meter lang und 0,80 Meter breit und verjüngen sich bei — wie bereits erwähnt — völlig platten Seitenwänden in einer Tiefe von ca. 3 Metern zu einer Oeffnung von ca. 0,35 Meter Länge und 0,15 Meter Breite. Die in diese Kästen hineingeworfenen Briefe gleiten vor den Augen des Aufgebers leicht hinunter und verschwinden durch die untere Oeffnung in den zu ihrer Aufnahme bestimmten Behältern im Souterrain des Gebäudes. Ueber den Kästen befinden sich Tafeln mit den verschiedenen Bestimmungsländern der Briefe angebracht, z. B. Letters for France, Letters for Germany, for the East Indies ꝛc., während der am Ende der Reihe befindliche größere Kasten die Bezeichnung Book-packets trägt. Die ganze Anlage ist sonach ein wohleingerichtetes Sortirbüreau, in welchem an Stelle der Postbeamten das Publicum selbst arbeitet und zwar nach der klaren Anleitung der Tafeln, ohne Speditionsbedenken unterworfen zu sein. Der Zeitgewinn und die Ersparung an postalischen Arbeitskräften muß bei der ungeheuren Zahl der von den Geschäftshäusern der City, dem speciellen Publicum dieser Annahmestelle, abgesendeten Briefe ꝛc. ein ganz bedeutender sein. Handelt es sich doch hierbei um die zeitraubende Arbeit des Vorsortirens, welche hier von den Angehörigen der kaufmännischen Geschäfte mit einer fast postalischen Routine besorgt wurde. Die größeren Handelshäuser schienen ihre Correspondenz bereits im Comtoir gehörig vorbereitet zu haben, denn ihre Diener brachten — theils unter Benutzung kleiner Handwagen — schon fertig geschnürte Briefbunde, die in derselben Weise, wie die losen Briefe, in die einzelnen Kästen vertheilt wurden.

Das Telegraphennetz in England. Einem offiziellen Bericht zufolge umfaßt das öffentliche Telegraphennetz in England, mit Ausschluß der Eisenbahn-Telegraphen, heute 100,098 englische Meilen. Dazu kommen 5187 Meilen Privattelegraphen, also im Ganzen 105,285 Meilen. Die Zahl der Telegraphenstationen beträgt 3640 (gegen 3372 im März v. J.), die Zahl der Pächter von Privatlinien 1097 (gegen 885).

Die Türkischen Eisenbahnen. Nach Berichten, welche bis zu Ende December reichen, sind die folgenden Bahnstrecken entweder schon eröffnet, oder ihre Eröffnung im Laufe dieses Jahres zu erwarten.

1. Debeagh-Adrianopel.

Die Stationen sind (mit Angabe der Entfernung in Kilometern): Ferré (29,472), Bidigli (51,269), Soufli (70,306), Demotica (99,141), Kullely Burgas (112,952), Ourly (123,947), Adrianopel (148,973).

Die Züge gehen an den ungleichen Tagen des Dezember von Debeagh nach Adrianopel, und an den geraden Tagen umgekehrt.

Fahrzeit etwa 7 Stunden.

2. Constantinopel-Adrianopel.

Die Stationen sind (mit Angabe der Entfernung in Kilometern): Kum Kapu (3,814), Jedikoulé (7,330), Macrikeni (12,650), St. Stefano (17,650), Kutschuk (21,922), Omarly (51,426), Tchataldja (71,017), Kabatsche (85,772), Sinekli (108,262), Tscherkeßkeni (129,472), Tscherlou (154,002), Muratly Köpökly (179,902), Sidler (195,222), Luli Burgas (213,139), Baba-Eski (229,595), Papaskeni (251,092), Uzum Küprü (271,962), Kullely Burgas (282,392), Ourly (293,387), Adrianopel (318,412).

Die Bahn wird erst zwischen Constantinopel und Tchataldja befahren.

3. Adrianopel-Sarembey.

Die Stationen sind (mit Angabe der Entfernung in Kilometern): Mustafa Pascha (35,929), Hermanly (64,199), Ternova Semenly (79,386), Kajadzic Haskeui (102,353), Hagi Eles Jenimahale (134,777), Papasly (150,328), Katniza Stanimak (166,972), Philippopel (179,960), Tatar Bazadzic (216,455), Sarembey (232,654), Bellova (242,571).

Die Bahn ist seit dem 19. Dezember von Adrianopel bis Kajadzic-Haskeui eröffnet.

4. Bosnische Linie.

Die Stationen sind (mit Angabe der Entfernung in Kilometern): Jwansko (21,837), Omarska (38,753), Priedor (56,315), Novi (87,076), Dobertin (101,461).

Der Train 2, welcher am Tage der Eröffnung abgeht, fährt den folgenden Tag zurück und so fort.

5. Salonik-Uscúb.

Die Stationen sind (mit Angabe der Entfernung in Kilometern): Topsin (23), Amatovo (44), Karasulu (57), Geogheli (80), Miroveé (102), Demircapu

(124), Krivolak (145), Veneziani Gradzko (167), Köprölÿ (194), Zelenico (221), Uscüb (242).

Die Bahn ist zwischen Salonik und Demircapu eröffnet.

Schiffsverkehr von St. Helena. Nach dem von dem Preußischen Handelsarchiv benutzten Consulatsbericht haben im Jahre 1872 zu St. Helena geankert oder anderweit verkehrt: 11 Kriegs-Dampfer und 1 Segel-Kriegsschiff, 5 Transportschiffe, 45 Handelsdampfer von zusammen 51,066 Tonnen, 566 Handelssegelschiffe von 397,010 Tonnen, 37 Wallfischfahrer von 7501 Tonnen, in Summa 667 Schiffe von 455,577 Tonnen.

Eine Ehrenbezeugung in der Wildniß. Der Missionär Kirkby reiste im April 1871 von der York-Factorei an der Westküste der Hudsonsbai nordwärts nach Fort Churchill, um dort unter den Indianern vier Monate zuzubringen. In einem Nachtquartier am Whiteway Lake schnitt ihm sein Begleiter einen lop-stick (gekappten Stock), den er Minister's Bluff nannte. Ueber diese Sitte giebt der Reverend folgende Auskunft (in seinem von dem Church Missionary Intelligencer mitgetheilten Tagebuch):

»Man wählt den höchsten und am meisten in die Augen fallenden Baum aus, der Mann besteigt ihn mit einer scharfen Axt im Gürtel und ist er nahe am Gipfel angekommen, so hält er an und kappt beim Heruntersteigen alle Zweige ab auf eine Strecke von 8 bis 10 Fuß. So tritt der arme Baum aus allen anderen deutlich hervor mit seinem Schopf, seinem schlanken Oberleib und den unten sich ausbreitenden Zweigen. Hat der Mann das Abzweigen beendet, so schält er am Fuß des Baumes ein Stück Rinde ab und schneidet in das nackte Holz Deine Anfangsbuchstaben; zum Schluß feuert er ein Paar Schüsse über den geweihten Baum und wünscht Dir, länger zu leben als dieser. Fortan ist der lop-stick bei Allen, die des Weges kommen, als Deiner bekannt.«

III. Literatur des Verkehrswesens.

Neue Anschaffungen für die Bibliothek des Kaiserlichen General-Postamts.

Unter den Werken, welche in der Zeit vom 1. Juli v. J. bis Ende Februar d. J. für die Bibliothek des Kaiserlichen General-Postamts angeschafft worden sind, befinden sich folgende Schriften von besonderem Interesse für die wissenschaftliche Fortbildung der Herren Postbeamten.

I. Verkehrswesen.

Dub, Dr. Jul. Die Anwendung des Elektromagnetismus mit besonderer Berücksichtigung der neueren Telegraphie und den in der Deutschen Telegraphenverwaltung bestehenden technischen Einrichtungen. 1. und 2. Lieferung. Gr. 8°. Berlin 1873. à 1 Thlr. 22½ Sgr.

Ludewig, Julius. Die Telegraphie in staats- und privatrechtlicher Beziehung vom Standpunkte der Praxis und des geltenden Rechtes. Leipzig 1872. 1 Band 8°. 2 Thlr. 7½ Sgr.

Galle, Ludwig. Katechismus der elektrischen Telegraphie. 5. Auflage, bearbeitet von Dr. Karl Ed. Zetzsche. Leipzig 1873. 1 Band 8°. 25 Sgr.

Perrot, F. Die Anwendung des Penny-Porto-Systems auf den Eisenbahntarif und das Packet-Porto. Rostock 1872. 1 Bd. 8°. 27½ Sgr.

Stürmer, Dr. G. Geschichte der Eisenbahnen. Entwickelung und jetzige Gestaltung sämmtlicher Eisenbahnnetze der Erde. Bromberg 1872. 1 Band 8°. 2 Thlr.

Freiherr von Weber's Schule des Eisenbahnwesens. Geschichte, Technik, Administration und Statistik der Eisenbahnen. Bearbeitet von Dr. Ed. Schmitt. Leipzig 1873. 1 Band kl. 8°. 2 Thlr.

Kübeck, Frh. Max von. Reiseskizzen aus den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Amerikanisches Communicationswesen. Wien 1872. 1 Band 8°. 24 Sgr.

Masius, Herm. Luftreisen von J. Glaisher, T. Flammarion, W. von Fonvielle und G. Tissandier. Mit einem Anhange über die Ballonfahrten während der Belagerung von Paris. Leipzig 1872. 1 Band 8°. 3 Thlr.

Hartwig, Dr. G. Das Leben des Luftmeeres. Populäre Streifzüge in das atmosphärische Reich. Wiesbaden 1872. 1 Band 8°. 2 Thlr. 22½ Sgr.

II. Hülfswissenschaften des Verkehrswesens.

1. Geographie und Ethnographie.

Zittel, Prof. Dr. K. A. Aus der Urzeit. Bilder aus der Schöpfungsgeschichte. München 1872. 1 Band 8°. 1 Thlr. 18 Sgr.

Behm, E., und Andere. Geographisches Jahrbuch. Gotha 1872. 1 Band 8°. 2 Thlr. 20 Sgr.

Geographisch-statistische Abtheilung des Großen Generalstabes. Registrande. Neues aus der Geographie, Kartographie und Statistik Europa's und seiner Colonien. Quellennachweise, Auszüge und Besprechungen zur laufenden Orientirung. Berlin 1872. 1 Band 8°. 1 Thlr. 20 Sgr.

Andree, Dr. K. Geographie des Welthandels. Stuttgart 1867—1872. 2 Bände 8°. 7 Thlr. 12½ Sgr.

Dr. F. H. Ungewitter's neueste Erdbeschreibung und Staatenkunde, oder geographisch-statistisch-historisches Handbuch. Fünfte vermehrte und verbesserte Auflage. Bearbeitet von Dr. G. W. Hopf. Dresden 1872. 3 Bände 8°. 7 Thlr.

Hübner, Dr. Otto. Statistische Tafel aller Länder der Erde. Frankfurt a. M. 1872. 1 Tabelle. 5 Sgr.

Obermüller, Wilhelm. Deutsch-keltisches geschichtlich-geographisches Wörterbuch zur Erklärung der Fluß-, Berg-, Orts-, Gau-, Völker- und Personennamen Europas, Westasiens und Nordafrikas, insbesondere Deutschlands. Berlin 1872. 2 Bände 8°. 8 Thlr. 15 Sgr.

Kohl, J. G. Die Völker Europas. Cultur- und Charakterbilder der Europäischen Völkergruppen. Hamburg 1872. 1 Band 8°. 3 Thlr. 15 Sgr.

Heuglin, M. Th. von. Reisen nach dem Nordpolarmeer in den Jahren 1870 und 1871. Braunschweig 1872. 1 Band 8°. 2 Thlr. 25 Sgr.

Friederichs, Dr. Carl. Kunst und Leben. Reisebriefe aus Griechenland, dem Orient und Italien. Düsseldorf 1872. 1 Band 8°. 1 Thlr. 10 Sgr.

Pfeiffer, Dr. L. Thüringens Bade- und Kurorte und Sommerfrischen. Wien 1872. 1 Band 8°. 1 Thlr.

Whymper's, Edw., Berg- und Gletscherfahrten in den Alpen in den Jahren 1860—1869. Deutsch von Dr. Fr. Steger. Braunschweig 1872. 1 Band 8°. 4 Thlr. 15 Sgr.

Grove, P. V. Dänemark. Illustrirtes Reisehandbuch. Aus dem Dänischen von O. C. Lohse. Kopenhagen 1872. 1 Band kl. 8°. 2 Thlr. 20 Sgr.

Rodenberg, Jul. Studienreisen in England. Bilder aus der Vergangenheit und Gegenwart. Leipzig 1872. 1 Band 8°. 1 Thlr. 24 Sgr.

Cremer, A. Reiseskizzen aus Italien. Braunschweig 1873. 1 Band 8°. 1 Thlr. 12 Sgr.

Gsell-Fels, Dr. Th. Unteritalien. Hildburghausen 1873. 1 Band 8°. 2 Thlr. 10 Sgr.

Guracuchi, J. A. von. Die Adria und ihre Küsten mit Betrachtungen über Triest als Badeort, nebst einer Erörterung über das Seewasser und dessen heilbringende Wirkung. Triest 1872. 1 Band 8°. 2 Thlr.

Geppert, C. E. Reiseeindrücke aus Spanien im Winter 1871—72. Berlin 1873. 1 Band 8°. 1 Thlr. 10 Sgr.

Shaw, Rob. Reise nach der Hohen Tatarei, Yârkand und Kâshghar und Rückreise über den Karakoram-Paß. Aus dem Englischen von J. E. A. Martin. Jena 1872. 1 Band 8°. 3 Thlr. 20 Sgr.

Schlagintweit-Sakünlünski, H. von. Reisen in Indien und Hochasien. Jena 1872. Band Nr. 3. 8°. 4 Thlr. 10 Sgr.

Jagor, F. Reisen in den Philippinen. Berlin 1873. 1 Band 8°. 5 Thlr.

Wallner, Franz. Hundert Tage auf dem Nil. Reisebilder aus Unter- und Oberägypten und Nubien. Berlin 1873. 1 Band 8°. 1 Thlr. 20 Sgr.

Schneider, Otto. Von Algier nach Tunis und Constantine. Dresden 1872. 1 Band 8°. 28 Sgr.

Ebers, Dr. Georg. Durch Gosen zum Sinai. Aus dem Wanderbuche und der Bibliothek. Leipzig 1872. 1 Band 8°. 3 Thlr. 10 Sgr.

Rohlfs, Gerhard. Mein erster Aufenthalt in Marokko und Reise südlich vom Atlas durch die Oasen Draa und Tafilet. Bremen 1873. 1 Band 8°. 2 Thlr. 20 Sgr.

Christmann, Fr. und Oberländer, Rich. Oceanien, die Inseln der Südsee. Aeltere und neuere Erforschungsreisen im Gebiete der Inselgruppen des Stillen Oceans. Leipzig 1873. 1 Band 8°. 2 Thlr. 12 Sgr.

Semper, Karl. Die Palau-Inseln im Stillen Ocean. Leipzig 1873. 1 Band 8°. 2 Thlr.

Morelet, Arthur. Reisen in Central-Amerika. Uebersetzt von Dr. H. Hertz. Jena 1872. 1 Band 8°. 3 Thlr. 20 Sgr.

Platzmann, Jul. Aus der Bai von Paranagua. Leipzig 1872. 1 Band 8°. 2 Thlr. 20 Sgr.

Versen, Max von. Reisen in Amerika und der Südamerikanische Krieg. Breslau 1872. 1 Band 8°. 1 Thlr. 20 Sgr.

2. Geschichte.

Wollschläger, C. S. Handbuch der vorhistorischen, historischen und biblischen Urgeschichte. Oberhausen und Leipzig 1873. 1 Band 8°. 1 Thlr.

Wuttke, Heinr. Die Entstehung der Schrift, die verschiedenen Schriftsysteme und das Schrifttum der nicht alfabetarisch schreibenden Völker. Leipzig 1872. 1 Band 8°. 5 Thlr.

Guhl, E. und Koner, W. Das Leben der Griechen und Römer nach antiken Bildwerken. 3. verbess. u. verm. Auflage. Berlin 1872. 1 Band 8°. 4 Thlr.

Lecky, William Edw. Hartpole. Sittengeschichte Europas von Augustus bis auf Karl den Großen. Deutsch von Dr. H. Jolowicz. Leipzig und Heidelberg 1870/1871. 2 Bände 8°. 3 Thlr.

Ewald, A. L. Die Eroberung Preußens durch die Deutschen. Halle 1872. 1 Band 8°. 1 Thlr. 10 Sgr.

Giesebrecht, W. von. Geschichte der Deutschen Kaiserzeit. Braunschweig 1872. Band Nr. 4, Abth. 1. 1 Thlr. 14 Sgr. (I—IV, 1. 11 Thlr. 22 Sgr.)

Ranke, Leop. von. Abhandlungen und Versuche. Leipzig 1872. 1 Band 8°. 2 Thlr. 5 Sgr.

Grün, Karl. Kulturgeschichte des 16. Jahrhunderts. Leipzig u. Heidelberg 1872. 1 Band 8°. 2 Thlr.

Hahn, Dr. Ludw. Geschichte des Preußischen Vaterlandes bis zur Gründung des Deutschen Kaiserreichs (1871). Berlin 1872. 1 Band 8°. 2 Thlr.

Flathe, Dr. Th. Geschichte des Kurstaates und Königreichs Sachsen. Gotha 1873. 1 Band 8°. (Nr. 3 zu Böttiger's Geschichte von Sachsen, herausgegeben von Heeren und Ukert.) 4 Thlr.

Der Deutsch-Französische Krieg 1870/71. Redigirt von der kriegsgeschichtlichen Abtheilung des großen Generalstabes. Berlin 1872. Hefte Nr. 1 u. 2. 1 Thlr. 24 Sgr.

Hiltl, Georg. Der Französische Krieg von 1870 und 1871. Bielefeld und Leipzig 1873. 1 Band 8°. 4 Thlr.

Kramer, G. Carl Ritter. Ein Lebensbild nach seinem handschriftlichen Nachlaß. Halle 1864—1870. 2 Bände 8°. 4 Thlr. 10 Sgr.

Bruhns, Karl. Alexander von Humboldt. Eine wissenschaftliche Biographie. Leipzig 1872. 3 Bände 8°. 10 Thlr.

3. Staats- und Rechtswissenschaft.

Bluntschli, Dr. J. C. Das moderne Völkerrecht der civilisirten Staaten. Zweite, mit Rücksicht auf die Ereignisse von 1868—1872 ergänzte Auflage. Nördlingen 1872. 1 Band 8°. 3 Thlr. 7½ Sgr.

Held, Joseph von. Die Verfassung des Deutschen Reiches, vom staatsrechtlichen Standpunkt aus betrachtet. Leipzig 1872. 1 Band 8°. 1 Thlr. 10 Sgr.

Wagner, Dr. A. Karl Heinr. Rau's Lehrbuch der Finanzwissenschaften. Leipzig und Heidelberg 1872. 1 Band 8°. 2 Thlr. 20 Sgr.

Michaelis, Dr. Otto. Volkswirthschaftliche Schriften. Berlin 1873. 1 Band 8°. 2 Thlr. 22½ Sgr.

Braun. Lehrbuch der Staats- und Rechtswissenschaften für Postbeamte. 2. Auflage. Aurich 1872. 1 Band 8°. 1 Thlr. 15 Sgr.

Verhandlungen der Eisenacher Versammlung zur Besprechung der socialen Frage am 6. und 7. October 1872. Leipzig 1873. 1 Band 8°. 1 Thlr. 15 Sgr.

Perrot, F. Der Kampf gegen die Ausbeutung des Publicums durch den Banknotenschwindel und die Papierpest. Rostock 1872. 1 Band 8°. 1 Thlr. 15 Sgr.

Schmidt-Zabiérow. Der allgemeine Beamtenverein der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie, seine Entstehung und Entwickelung, seine Ziele und Erfolge. Wien 1872. 1 Band 8°. 6 Sgr.

Achilles, Alexander. Die Preußischen Gesetze über Grundeigenthum und Hypothekenrecht vom 5. Mai 1872. Berlin 1872. 1 Band 8°. 1 Thlr. 15 Sgr.

4. Gewerbe- und Baukunde.

Das neue Buch der Erfindungen, Gewerbe und Industrien. Rundschau auf allen Gebieten der gewerblichen Arbeit. Leipzig und Berlin 1872/73. 4 Bände gr. 8°. 8 Thlr.

Woltmann, Dr. Alfr. Die Baugeschichte Berlins bis auf die Gegenwart. Berlin 1872. 1 Band 8°. 2 Thlr. 10 Sgr.

III. Encyklopädien, Sammelwerke und Literaturwissenschaft.

Brockhaus, F. A. Allgemeine Real-Encyklopädie für die gebildeten Stände. Conversations-Lexikon. 11. Auflage. Leipzig 1864—1868. 15 Bände 8°. 25 Thlr.

Pauly's Real-Encyklopädie der klassischen Alterthumswissenschaft in alphabetischer Ordnung. Stuttgart 1842—1866. 8 Bände gr. 8°. 36 Thlr.

Dammer, Otto. Meyer's Deutsches Jahrbuch. Hildburghausen 1872. 1 Band 8°. 2 Thlr. 15 Sgr.

Gottschall, Rud. Die Deutsche Nationalliteratur des neunzehnten Jahrhunderts. Breslau 1872. 4 Bände 8°. 4 Thlr.

Kreyßig, Fr. Geschichte der Französischen Nationalliteratur von ihren Anfängen bis auf die neueste Zeit. Berlin 1873. 1 Band 8°. 2 Thlr.



Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Kayßler.

Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Deutsches Postarchiv.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 7. Berlin, April. 1873.

I. Actenstücke und Aufsätze.

22. Zweite Berathung des Gesetzentwurfs,

betreffend

einige Abänderungen des Gesetzes über das Posttaxwesen,

in der 14. Sitzung des Deutschen Reichstages vom 3. April 1873.

(Nach dem stenographischen Bericht.)

In der 3. Sitzung des Deutschen Reichstages vom 17. März war beschlossen worden, den Gesetzentwurf, betreffend einige Abänderungen des Gesetzes über das Posttaxwesen, einer Commission zu übergeben. Aus den Berathungen dieser Commission, welchen als Vertreter der Bundesregierungen die Herren General-Postdirector Stephan und Geheimer Postrath Heß beiwohnten, ging der Entwurf im Wesentlichen unverändert hervor, nur wurde beschlossen, die Bestimmung des §. 1, welcher das für sperriges Gut zu erhebende Porto allgemein um die Hälfte der normalen Taxe erhöht, dahin zu ändern, daß es der Postverwaltung überlassen bleibe, für sperriges Gut einen Zuschlag zu erheben, der aber 50 pCt. der normalen Taxe nicht übersteigen dürfe. Ferner wurde vorgeschlagen, bei Werthsendungen die Grenze zwischen kleinen und großen Entfernungen nicht, wie der Entwurf will, bei 10, sondern bei 20 Meilen zu ziehen und die Versicherungsgebühr von ½ Sgr. pro 100 Thlr. oder einen Theil von 100 Thlrn. nicht, wie der Entwurf wollte, überall, sondern nur bei Entfernungen über 20 Meilen auf »mindestens 1 Sgr.« festzusetzen. Endlich beantragte die Commission noch eine Resolution, in welcher die Reform des Postanweisungsverkehrs in der Richtung verlangt wird, daß das Porto für Sendungen bis auf Höhe von 15 bis 20 Thlrn. — 1 Sgr., bis 50 Thlr. — 2 Sgr. beträgt.

Nach den Commissionsanträgen sollte hiernach das Gesetz lauten (wobei die Abweichungen von der Regierungsvorlage durch gesperrten Druck ausgezeichnet sind):

Wir **Wilhelm**, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen ꝛc.

verordnen, im Namen des Deutschen Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesrathes und des Reichstages, was folgt:

§. 1.

Packetporto.

Das Porto für Packete beträgt:

I. bis zum Gewichte von 5 Kilogrammen
 a) auf Entfernungen bis 10 Meilen einschließlich .... 2½ Sgr.,
 b) auf alle weiteren Entfernungen .... 5 »
  Für unfrankirte Packete wird ein Portozuschlag von 1 Sgr. erhoben.

II. beim Gewichte über 5 Kilogramme
 a) für die ersten 5 Kilogramme die Sätze wie vorstehend unter I.,
 b) für jedes weitere Kilogramm oder den überschießenden Theil eines Kilogramms

bis 10 Meilen	....	½ Sgr.,
über 10 » 20 »	....	1 »
» 20 » 50 »	....	2 »
» 50 » 100 »	....	3 »
» 100 » 150 »	....	4 »
» 150 Meilen	....	5 »

Der Postverwaltung bleibt überlassen, für sperriges Gut einen Zuschlag zu nehmen; derselbe darf jedoch 50 Procent der obigen Taxe nicht übersteigen.

§. 2.

Porto und Versicherungsgebühr für Sendungen mit Werthangabe.

Für Sendungen mit Werthangabe wird erhoben:

a) Porto und zwar
 1) für Briefe ohne Unterschied des Gewichts,
  auf Entfernungen bis 20 Meilen einschließlich .. 2 Sgr.,
  auf alle weiteren Entfernungen .... 4 »
  Für unfrankirte Sendungen wird ein Portozuschlag von 1 Sgr. erhoben.
 2) für Packete und die dazu gehörige Begleitadresse:
  der nach §. 1 sich ergebende Betrag;
  und

b) Versicherungsgebühr ohne Unterschied der Entfernung und zu jeder Höhe der Werthangabe gleichmäßig ½ Sgr. für je 100 Thlr. oder einen Theil von 100 Thlrn., bei Entfernungen über 20 Meilen jedoch mindestens 1 Sgr.

§. 3.

Das in den §§. 1 und 2 vorgesehene Zuschlagporto wird bei portopflichtigen Dienstsendungen (§. 1 des Gesetzes über das Posttaxwesen vom 28. Oktober 1871) nicht erhoben.

§. 4.

Das gegenwärtige Gesetz tritt mit dem 1. Januar 1874 in Kraft.

Hierzu war von den Abgeordneten Braun (Hersfeld), von Below, Knapp, Paravicini folgender Abänderungsantrag eingebracht worden:

Der Reichstag wolle beschließen:

in §. 1 Pos. I. sub Litt. a. zu setzen anstatt »$2\frac{1}{2}$ Sgr.« die Worte: »2 Sgr.«;

in Pos. II. sub Litt. b. zu setzen anstatt »über 20 — 50 Meilen 2 Sgr. u. s. w. bis zu den Worten 150 Meilen 5 Sgr.« die Worte:

über 20 — 50 Meilen 3 Sgr.,
» 50 — 100 » 4 »
» 100 — 150 » 5 »
» 150 Meilen ..... 6 »

Ferner hatten die Abgeordneten von Behr und Dr. Braun (Gera) zu §. 1 des Gesetzes folgende Resolution beantragt:

In Anbetracht, daß nach §. 1 des Posttaxgesetzes das Packetporto in den Entfernungen von 10—15 Meilen gegen die bisherigen Ansätze nicht unwesentlich erhöht wird, ist auf eine Ausdehnung des Satzes von $2\frac{1}{2}$ Sgr. bis auf die Entfernung von 15 Meilen Bedacht zu nehmen, sobald die durch das vorliegende Gesetz entstehenden Mindereinnahmen durch generelle Mehreinnahmen der Postverwaltung gedeckt sind.

Um diese Punkte drehte sich bei der zweiten Berathung die Debatte, deren Gang nachstehend auf Grund der stenographischen Berichte im Wesentlichen wiedergegeben wird.

Berichterstatter Abgeordneter Wilmanns: Als im Jahre 1867 die Bundesregierungen die Vereinfachung des Briefportotarifs in Antrag brachten, glaubten sie als Ausgleich für den entstehenden Ausfall eine Erhöhung der Tarifsätze für Packete und Geldsendungen beanspruchen zu müssen. Schon bei den damaligen Verhandlungen wurde von vielen Seiten darauf hingewiesen, daß diese Erhöhung den Nahverkehr zu Gunsten des Fernverkehrs und deshalb den Kleinverkehr zu Gunsten des Großverkehrs benachtheilige. Im Interesse der damals angestrebten großen Reform wurde das Opfer, welches in Form der Erhöhung des Packet- und Geldverkehrs gefordert wurde, gebracht, und die Vorlage der Regierung mit einigen Maßgaben genehmigt. Seitdem aber ist wiederholt in Petitionen und auf Grund von Anträgen aus der Mitte des Hauses dieselbe Frage erörtert und auf die Nothwendigkeit hingewiesen worden, daß die erste Reform auf dem Gebiete des Posttarifwesens eine Herabsetzung des Portos für Packet- und Geldsendungen auf kleinere Entfernungen, resp. in kleineren Beträgen sei. Namentlich verfolgte diese Tendenz ein bei Berathung des Posttaxgesetzes im Jahre 1871 von dem Herrn Abgeordneten von Below gestellter Antrag. Bei der damaligen Diskussion war es namentlich der Herr Ab-

geordnete Freiherr von Hoverbeck, welcher speciell den hier in Frage stehenden Punkt hervorhob und betonte, es müsse nothwendig einer der ersten Punkte bei allen weiteren Reformen des Tarifwesens der sein, die im Jahre 1867 bewilligte Erhöhung des Tarifs für Packet- und Geldsendungen wieder herabzusetzen. Der Reichstag nahm damals den Antrag des Herrn von Below an und hat, wie ich glaube, damit auch seine Zustimmung zu diesen Gesichtspunkten erklärt. Gegenwärtig ist die Kaiserliche Postverwaltung uns mit neuen Reformanträgen entgegengekommen. Sie stellt eine Summe von über 1 Million Thaler für diesen Zweck zur Disposition; denn auf diese Summe berechnet sie die ihr durch die Vorlage in Aussicht stehenden Ausfälle. In dem neuen Tarife selbst ist nun aber nicht den bisher ausgesprochenen Wünschen Rechnung getragen, vielmehr derselbe Weg wie im Jahre 1871 eingeschlagen.

Die Postverwaltung hat es für wichtiger gehalten, zunächst mit einer weiteren Vereinfachung des Tarifs vorzugehen. Sie hat geglaubt, zu Gunsten dieses Vorgehens wieder zu dem früheren Mittel greifen zu dürfen, indem sie vorschlägt, einerseits das Packetporto und Geldporto für den Nahverkehr zu erhöhen, andrerseits aber auch namentlich die Werthsendungen in kleineren Beträgen höher zu belasten. Innerhalb der Commission wurde gegen diese Art, die Reform ins Werk zu setzen, von verschiedenen Seiten auf das Lebhafteste Widerspruch erhoben; von anderer Seite wurde die Zweckmäßigkeit der Reform betont. Die Folge davon, daß zwischen den beiden sich bekämpfenden Richtungen eine Einigung nicht zu erzielen war, ist gewesen, daß bei allen Beschlüssen der Commission entweder Stimmengleichheit oder eine Stimmenmehrheit von einer Stimme obgewaltet hat. Es ist deshalb für mich als Referenten kaum möglich, eine bestimmte Tendenz der Commission in unparteiischer Weise zu vertreten. Ich enthalte mich aus diesem Grunde für jetzt eines näheren Eingehens sowohl auf die Gründe für als gegen die Commissionsbeschlüsse resp. die Regierungsvorlage in der Hoffnung, daß die Debatte selbst sie nach jeder Richtung hin klarstellen wird. Um indeß die Debatte nach Möglichkeit zu vereinfachen, erlaube ich mir mit wenigen Worten eine Vergleichung des bisherigen und des in Aussicht genommenen Tarifs bei denjenigen Positionen zu geben, welche voraussichtlich den Hauptgegenstand der heutigen Debatte bilden werden.

Der Packetverkehr bis zu 5 Meilen ist in allen Gewichtsklassen vertheuert und zwar von 25 bis $66\frac{2}{3}$ pCt. (in Geld ausgedrückt um $\frac{1}{2}$ Sgr. bis $8\frac{3}{4}$ Sgr.). Dieser Vertheuerung steht bei einer Entfernung von 5 bis 10 Meilen eine im Ganzen gleich hohe Ermäßigung gegenüber. Faßt man also den Verkehr bis zu zehn Meilen als eine Einheit ins Auge, dann läßt sich im Großen und Ganzen nicht behaupten, daß der bisherige Tarif vertheuert worden sei. Bei Entfernungen über 10 bis 25 Meilen hingegen trifft die Erhöhung vorzugsweise die kleinen Packete und ist hier eine verhältnißmäßig sehr bedeutende. Sie stellt sich bei dem Gewichte bis zu 6 Pfd. innerhalb 15 Meilen auf $66\frac{2}{3}$ pCt. (von 3 Sgr. auf 5 Sgr.), innerhalb 15 bis 20 Meilen auf 25 pCt. (von 4 Sgr. auf 5 Sgr.) bei einem Gewicht von 4 Pfd., sodann in der Entfernung von 20 bis 25 Meilen gleichfalls auf 25 pCt. (von 4 Sgr. auf 5 Sgr.). Bei den größeren Entfernungen treten sehr erhebliche Ermäßigungen ein, sie belaufen sich bei einzelnen Positionen, wie auch in den Motiven hervorgehoben ist, bis auf 600 pCt. Das Facit bildet die Thatsache, daß den kleineren Entfernungen eine Vertheuerung, den

weiteren Entfernungen eine sehr erhebliche Ermäßigung zugedacht ist. Hierbei stellt sich überdies in Folge der Vereinfachung des Tarifs für alle Packete bis zu 5 Kilogr. noch ein ganz eigenthümlicher Mißstand heraus. Bei großen Entfernungen ist nämlich bei gleichem Gewichte die Versendung in einer Anzahl kleinerer Packete sehr erheblich billiger, als die Versendung in einem Stücke; es kosten beispielsweise 10 Packete à 10 Pfd. auf eine Entfernung von 150 Meilen nach dem Tarif 1 Thlr. 20 Sgr., 1 Packet à 100 Pfd. auf dieselbe Entfernung dagegen 7 Thlr. 20 Sgr.; es entsteht also eine Differenz von 6 Thlr., je nachdem ich 1 Packet à 100 Pfd. oder 10 Packete à 10 Pfd. versende.

Zum Schluß will ich noch mit einem Worte den Antrag erwähnen, welcher uns gegenwärtig gedruckt vorliegt, ausgehend von den Herren Braun, von Below und Genossen. Der Antrag unterscheidet sich sehr wesentlich von den Anträgen, welche in der Commission gestellt waren und dort abgelehnt worden sind. Es wird auch hier wie in jenen Anträgen, auf Entfernungen bis zu 10 Meilen einschließlich, also für den Naheverkehr, die Herabsetzung des vorgeschlagenen Portos von 2½ Sgr. auf 2 Sgr., mit anderen Worten die Beibehaltung des bisherigen Tarifs beansprucht, es wird aber der Postverwaltung nicht ein Ausfall zugemuthet, wie es bei den meisten der in der Commission gestellten Anträge der Fall war; vielmehr sollen die Sätze sub Nr. II. von 20 Meilen ab um je 1 Sgr. erhöht werden. Ich bin nicht im Stande, mit Bestimmtheit zu sagen, ob dadurch eine vollständige Ausgleichung erzielt wird, hoffe indeß, daß die Herren Commissarien der Bundesregierungen uns darüber die erforderliche Aufklärung geben werden. Nach einem ungefähren Ueberschlage will es mir so scheinen, als ob die Postverwaltung jedenfalls keinen erheblichen Ausfall erlitte. In Privat-Unterhaltungen ist mir bezüglich dieses Antrages nur ein Bedenken entgegengetragen worden, daß nämlich der Sprung von der zweiten zur dritten Zone (von 10 bis 20 Meilen und demnächst von 20 bis 50 Meilen) zu groß sei, weil hier eine Erhöhung von 1 auf 3 Sgr. pro Kilogramm intendirt werde. Ich möchte dem gegenüber indeß darauf aufmerksam machen, daß diese zweite Zone auch eine viel größere Meilenzahl umfaßt, und daß es deshalb auch gerechtfertigt sein möchte, eine höhere Durchschnittssumme als Tarifposition anzunehmen.

Abgeordneter Braun (Hersfeld): M. H.! Der vorgelegte Gesetzentwurf bildet ein sehr schönes Zeugniß des Fortschrittes, auf dem wir auch in postalischer Beziehung begriffen sind; ich möchte ihn die Anwendung des Penny-Portosystems auf Packete und Werthsendungen nennen. Die vorgeschlagenen Tarife sind in jeder Beziehung sehr einfach und rationell. Der Beweis dafür liegt einfach darin, daß man hier in wenigen Sätzen und Zahlen das ganze Rechnungssystem für alle Sendungen von Packeten und Werthsachen vor sich hat, während seither große lange Tabellen und dergleichen nothwendig waren, um die Portosätze zu bestimmen.

Vorausschicken muß ich, daß es mir vor allen Dingen nicht geeignet erscheint, eine Mehreinnahme durch das neue Posttaxgesetz herbeizuführen. Ich halte die Post nicht für ein rein finanzielles Institut, sondern vorzugsweise für ein Institut im Interesse des Verkehrs, und ich möchte also dringend warnen, das rein finanzielle Interesse vorwiegend im Auge zu haben.

Das Resultat der Posteinnahmen hat sich in den letzten Jahren etwa folgendermaßen gestellt: im Etat pro 1871 war eine Einnahme der Post von 2,400,000

Thlr. vorgesehen. Pro 1872 wurden 3,000,000 Thlr. in die Nettoeinnahme gestellt, und nach einer Mittheilung des Herrn General-Directors haben die Einnahmen im Jahre 1872 sich auf 4,500,000 Thlr. belaufen. Dabei ist freilich nicht außer Rechnung zu lassen, daß ein größerer Betrag demnächst abgeht. Speciell geht ein sehr bedeutender Betrag ab durch die Wohnungsgeldzuschüsse der Beamten, die sich etwa für das Finanzjahr 1873 auf 1,800,000 Thlr. belaufen werden, und ferner werden bedeutende Beträge abgehen durch die Mehrausgaben, welche durch die Erhöhung der Preise aller Materialien, Bauten, Löhne und dergl. m. verursacht werden. Dessenungeachtet wird noch immer ein schöner Nutzen von einigen Millionen der Postverwaltung übrig bleiben. Ich erinnere dabei an die Telegraphenverwaltung, welche ohne Nutzen arbeitet und etwa sämmtliche Einnahmen wieder verwendet, um die Ausgaben zu decken und Vermehrungen der Betriebsmittel eintreten zu lassen.

Wenn Sie sich nun die vorgeschlagenen Veränderungen in den Posttaxen näher ansehen, so kommen Sie sehr bald zu dem Resultat, daß alle Packete, die von 5 bis 10 Kilogr. Gewicht haben und auf geringen Entfernungen laufen, weit höher tarifirt werden sollen nach der Vorlage der Regierungen, als sie es seither waren. Mein verehrter College Herr Wilmanns hat dies schon ausgeführt, — ich erlaube mir noch wenige Zahlen zur Orientirung beizufügen. — Es würde beispielsweise eine Erhöhung eintreten bei allen Packeten von 5 Kilogr. Gewicht bei 10 Meilen Entfernung um ½ Sgr., bei den Packeten von demselben Gewicht und 10—20 Meilen Entfernung um 1 und 2 Sgr., dann würde ferner bei weiteren Entfernungen bei den Packeten von 1—2 Kilogr. Gewicht und 20—25 Meilen Entfernung, die seither 4 Sgr. kosteten, eine Erhöhung auf 5 Sgr., und erst bei den folgenden Sätzen wird dann eine Gleichstellung mit den früheren Taxen eintreten. Eine ganz bedeutende Ermäßigung tritt aber bei allen Packeten ein, welche ein größeres Gewicht haben und eine weitere Meilenzahl durchlaufen. So würde z. B. ein Packet ohne declarirten Werth von 5 Kilogr. Gewicht, was seither auf 150 Meilen 30 Sgr. gekostet hat, jetzt 5 Sgr. kosten, und ein Packet von 10 Kilogr., welches seither für 100 Meilen 43½ Sgr. gekostet, würde jetzt nur 20 Sgr. kosten. Berücksichtigen Sie nun ferner, daß nach den Mittheilungen, die in den Motiven der verbündeten Regierungen gegeben sind, in der Packetbewegung der Deutschen Postgebiete 75 Procent aller Packete ein Gewicht bis zu 5 Kilogr. gehabt haben, so werden Sie zu der Ansicht kommen, daß trotz der kolossalen Ermäßigung, die auf weiteren Entfernungen bei größeren Gewichten in Aussicht genommen ist, wahrscheinlich keine Verminderungen in den Einnahmen stattfinden werden. In der Commission hatte ich mir bereits erlaubt, die Ermäßigung des geringsten Einheitssatzes von 2½ auf 2 Sgr. vorzuschlagen. Ich blieb damals in der Minderheit und habe mir daher nur erlaubt, diese Anträge in veränderter Form, in Uebereinstimmung mit meinen Collegen der Minorität wieder einzubringen. Für den Ausfall, welcher durch die Herabsetzung des Einheitssatzes von 2½ auf 2 Sgr. entstehen würde, schlagen wir eine Compensation vor, indem wir eine Erhöhung der Taxen für die weiteren Entfernungen und für die größeren Gewichte beantragen. Die vorgeschlagenen Erhöhungen würden nur auf Entfernungen von 20—25 Meilen und darüber eintreten, dergestalt, daß hier 1 Kilogr. Mehrgewicht um 1 Sgr. erhöht würde, die kleineren Sendungen bis zu 5 Kilogr. herunter würden ja auf alle Entfernungen,

nach den Regierungsvorschlägen, mit dem Einheitssatz von 5 Sgr. tarifirt bleiben. Nach unseren Vorschlägen würde dann für die mittleren Entfernungen und mittleren Gewichte eine Veränderung nicht eintreten, so daß z. B. ein Packet von 10 Kilogr. auf 10—20 Meilen den regierungsseitig vorgeschlagenen Betrag erreichen würde, während bei einer Entfernung von 20—50 Meilen dasselbe Gewicht von 10 Kilogr. sich auf 20 Sgr., statt 15 nach der Regierungsvorlage berechnen würde, und endlich bei 150 Meilen Entfernung der Betrag von 30 Sgr., nach der Regierungsvorlage auf 35 erhöhen würde; in den noch größeren Entfernungen wird die Erhöhung noch etwas bedeutender sein, namentlich sind alle schwereren Poststücke auf weitere Entfernungen so hoch tarifirt, daß sich nach meiner Ansicht dieselben von selbst der Eisenbahn zuwenden. Die Hauptaufgabe der Post muß überhaupt der Kleinverkehr bleiben. Für den Verkehr in großen Sendungen nach entfernten Gegenden ist überhaupt die Post nicht eingerichtet.

Im Verkehr mit Werthsachen stellt sich das Verhältniß ganz ähnlich. Sie haben überall bei den kleinen Entfernungen und geringen Beträgen eine bedeutende Erhöhung zu erwarten, und finden nachher auf den großen Entfernungen wieder eine kolossale Ermäßigung. Hier kommen Positionen vor, wo die Erhöhung in den geringen Beträgen sich auf 1, 2, selbst 2½ Sgr. beläuft, zum Theil 100 Procent des seitherigen Betrages. Die ganze Vorlage leidet meiner Ansicht nach wesentlich an dem Uebelstande, daß der Kleinverkehr höher tarifirt wird und die großen Beträge und die großen Entfernungen größtentheils bedeutend niedriger. Ein Gedanke, der dabei maßgebend war, ist durchaus nicht zu verkennen, er ist ein sehr richtiger und schöner; das ist der nationale Gedanke. Wir werden, seitdem sich das Reich in so bedeutender Weise vergrößert hat, durch die Ermäßigung der weiten Entfernungssätze unbedingt unseren Brüdern in den entfernten Gegenden näher gebracht, das ist keinen Augenblick zu verkennen und sehr zu billigen. Dessenungeachtet glaube ich doch, m. H., daß wir es nicht rechtfertigen können, eine so bedeutende Erhöhung für den Kleinverkehr eintreten zu lassen, wenn auch das Gesetz dadurch Veränderungen erleiden sollte, die ohnehin nicht so wesentlich sind. Die Vorschläge, welche ich mit meinen Freunden gemacht, bezwecken durchaus nicht eine Störung der schönen Einheitssätze und der Einfachheit der Berechnung. Die Scala schreitet zwar nach unseren Vorschlägen von 1 auf 3 Sgr. für das Kilogr. weiteren Gewichts aufwärts, jedoch schreitet auch die Entfernung stärker fort, nämlich von 10—20 Meilen auf 20—50 Meilen. Es ist also eine Störung der Einheitssätze gar nicht eingetreten. Der Ausfall der Herabsetzung des niedrigsten Betrages von 2½ auf 2 Sgr. ist von den Herren Bundescommissaren auf 228,000 Thlr. veranschlagt worden. Ich denke wohl, m. H., man sollte sich keine Sorge darüber machen, daß dieser Betrag wirklich ausfallen würde. Ich glaube, es wird ein wesentlich geringerer Ausfall entstehen; und selbst wenn dies der Fall sein sollte, so glaube ich, daß wir noch immer auf eine Netto-Einnahme der ganzen Postverwaltung von 1 bis 2 Millionen rechnen können.

Ich empfehle Ihnen wiederholt unsere Anträge. Ich glaube, daß das ganze Publicum, wie es den Kleinverkehr benutzt, es äußerst dankbar anerkennen wird, wenn keine Erhöhung in den zeitherigen unteren Sätzen eintritt.

Bevollmächtigter zum Bundesrath, General-Postdirector Stephan: M. H.! Ich bin dem Herrn Vorredner zunächst dankbar für die Anführung, daß eine

Störung des dem Gesetzentwurfe zu Grunde liegenden Princips der Einheitstaxe durch diesen Antrag nicht beabsichtigt werde. Ich bedauere aber hinzufügen zu müssen, daß diese Absicht nicht erreicht wird. Wenn Sie die Einheitstaxe wollen, die ja eben weiter nichts ist als ein Durchschnittssatz an Stelle der verschiedenen Einzelsätze, so ergiebt sich mit logischer, ja mit mathematischer Nothwendigkeit, daß eine Erhöhung in einzelnen Sätzen eintreten muß.

Es ist vorhin vom Herrn Berichterstatter die Frage an den Bundesrathstisch gerichtet worden, wie sich das finanzielle Resultat des eben vorgelegten Abänderungsantrages gestalten würde. Ich möchte die Antwort darauf nicht in Beschränkung auf das Object der Frage ertheilen, sondern ich möchte zur größeren Klarstellung der Sache und zur besseren Orientirung des Hohen Hauses etwas weiter gehen und mir erlauben, gleich die gesammte Tragweite der verschiedenen vorliegenden Anträge in Beziehung auf den Finanzpunkt hier darzulegen. Wenn die verschiedenen gestellten Anträge hier angenommen werden sollten, was doch die Herren Antragsteller wünschen müssen, wenn ich auch kaum glauben möchte, daß sie es hoffen, so ergäbe sich ein Ausfall von 689,000 Thlr. noch über die Million hinaus, die bereits der Gesetzentwurf darbringt. Es würde also das Geldobject, um das es sich handelt, im Ganzen auf 1,689,000 Thlr. zu stehen kommen, und dadurch würde es eben unmöglich werden, den so amendirten Gesetzentwurf anzunehmen.

Nun komme ich speciell zu dem finanziellen Resultate des zunächst hier vorliegenden Antrags. Der Herr Antragsteller hat ihn selber als eine Compensation bezeichnet, und ich muß anerkennen, daß dieser Antrag sich allerdings auf einem anderen Boden bewegt als die übrigen gestellten Amendements und die vorgeschlagenen Resolutionen; er faßt in entgegenkommender Weise den Standpunkt ins Auge, den die verbündeten Regierungen ebenfalls bei einer solchen Vorlage sich stets gegenwärtig halten müssen, den finanziellen. Wenn der Antrag sich nun aber eine Compensation nennt, so glaube ich, ihm diese Bezeichnung nicht zusprechen zu können. Denn wenn wir uns der Begriffs-Feststellung erinnern: compensatio est debiti et crediti inter se contributio, wie es in den Pandekten heißt, so finden Sie die Erfordernisse dieses Begriffs hier nicht erfüllt. Der Antrag ist nämlich viel zu generös für uns, er schießt um 100,000 Thlr. über das Ziel hinweg, und während er der Postverwaltung einen Ausfall von 228,000 Thlr. verursacht, gewährt er ihr auf der andern Seite eine Entschädigung von 328,000 Thlr. Sie sehen daraus, m. H., wie behutsam und vorsichtig man bei diesen Zahlengruppirungen verfahren muß. Ein Tarif an sich ist bald aufgestellt; wenn man aber das Resultat desselben, seine Wirkungen, die sich ja nachher auf sehr viele Jahre hinaus äußern, ins Auge faßt, so ist die Entwerfung doch nicht so einfach, und es gehören nicht selten wohl Jahre dazu, ehe man zu einem geeigneten Tarifvorschlage gelangt, der stichhaltig ist und all' den verschiedenen Interessen und Bedürfnissen Rechnung trägt.

Ich möchte mir aber noch eine weitere Kritik des vorliegenden Antrages hier anzuknüpfen gestatten. Bereits der Herr Berichterstatter hat, wenn ich nicht irre, hervorgehoben, daß zwischen der zweiten und dritten Zone ein zu schroffer Sprung vorhanden ist, und in der That, m. H., würde es zu einer in der Praxis gewiß eigenthümlichen Wirkung führen, wenn, wie es nach dem Braun-Hersfeldschen Antrag geschehen soll, beispielsweise für ein Packet von 100 Pfd. bei 20 Meilen

1 Thlr. 20 Sgr. Porto gezahlt wird, während dasselbe Packet, falls es auf 21 Meilen befördert wird, 5 Thlr. kosten würde. Das sind Verschiedenheiten, die sich nicht rechtfertigen und die sich auch gar nicht aufrecht erhalten lassen würden, wenn sie zur Ausführung gelangen sollten. Es ist ferner angeführt worden, daß eine Zertheilung der größeren Sendungen in verschiedene kleinere Packete durch den vorgeschlagenen Entwurf begünstigt würde. Ja, m. H., der Braunsche Antrag geht aber noch weiter; er gewährt eine noch größere Prämie auf diese Operation, und er macht die größeren Packete noch viel theurer, als sie jetzt sind. Die Hauptklagen gegen den jetzigen Tarif haben sich keineswegs gegen die Taxe für geringe Entfernungen und kleine Packete gerichtet, sondern gegen die Taxe auf weite Entfernungen und für größere Packete, welche es dem Gewerbsbetriebe in vielen Fällen unmöglich gemacht habe, neue Absatzgebiete sich zu eröffnen, und welche auch für den socialen Verkehr auf größere Entfernungen sehr erschwerend, ja hemmend gewesen sei. Ich möchte mir erlauben, die nachtheiligen Wirkungen des Antrags in dieser Hinsicht noch mit einigen Zahlen zu belegen, soweit ich sie mir bei der Kürze der Zeit habe ermitteln können. Für die Sendungen von 20 bis 50 Meilen schlägt der Braunsche Antrag 3 Sgr. vor. Jetzt zerfällt der Tarif zwischen 20 und 50 Meilen in vier Stufen. Es ergeben sich da der vorgeschlagenen Taxe von 3 Sgr. pro Kilogr. gegenüber die Sätze von 1 Sgr. 8 Pf., von 2 Sgr., von 2 Sgr. 4 Pf. und von 2 Sgr. 8 Pf. Also in allen diesen Fällen würde eine Vertheuerung gegen jetzt eintreten. Dem zweiten vorgeschlagenen Satz von 4 Sgr. für die Entfernung von 50—100 Meilen stehen jetzt gegenüber fünf Stufen mit den Sätzen von 3 Sgr., 3 Sgr. 4 Pf., 3 Sgr. 8 Pf., 4 Sgr. und 4 Sgr. 4 Pf. Dem vorgeschlagenen Satze von 5 Sgr., welcher in Aussicht genommen ist, stehen jetzt gegenüber die Sätze von 4 Sgr. 8 Pf., von 5 Sgr. und 5 Sgr. 4 Pf. u. s. w. Es geht hieraus hervor, daß dies gerade der Absicht des Gesetzes entgegen ist, welches die Erschwerung der Versendungen auf große Entfernungen beseitigen und die desfalls erhobenen Klagen berücksichtigen will.

Endlich wird durch den Braunschen Antrag der jetzige Minimalsatz von 2 Sgr., den wir schon ohnehin für zu gering erachten, wie ich nachher die Ehre haben werde auszuführen, noch ermäßigt. Für Versendung von Packeten auf Entfernung von 5 bis 10 Meilen beträgt die Taxe jetzt 3 bis 3½ Sgr. Die Packete von 5 Kilogr sollen nun nach dem Antrage bis auf 10 Meilen künftig 2 Sgr. kosten; dadurch würde das jetzige Porto noch um 1 Sgr. bis 1½ Sgr. ermäßigt. Dazu liegt aber nicht der mindeste Grund vor, denn es giebt eine gewisse Grenze bei allen Ermäßigungen auf diesem Gebiete, die sich durch die Selbstkosten ausdrückt. Sobald der Tarif unter die Selbstkosten zu stehen kommt, hat man die Grenze überschritten, über die hinaus keine Ermäßigung eintreten darf, wenn man nicht auf Kosten der Gesammtheit Einzelne begünstigen will. Diese Grenze liegt hier vor. Es ist zwar außerordentlich schwierig, die Kosten zu berechnen, die ein einzelnes Packet bei dem complicirten Manöver kostet, welches damit von Seiten der Postverwaltung an verschiedenen Stellen vorzunehmen ist. Doch dürfte aus dem Umstande, daß Belgien den Versuch gemacht hat, mit einem Minimaltarif von 30 Cent. oder 2½ Sgr. statt des früheren Satzes von ½ Fr. auszukommen, und daß dieser Versuch wieder eingestellt wurde, wohl eine durchschlagende Folgerung für unsere Verhältnisse zu ziehen sein. Da in Belgien gewiß nicht theuer

verwaltet wird, so geht hieraus zur Genüge hervor, daß unter dem Satz von 2½ Sgr. bei uns nicht hinuntergegangen werden kann. Alle Transportanstalten der fremden Staaten und ebenso unsere inländischen Eisenbahnen haben höhere Minimalsätze für die kleinen Packete. In England, wo eine sehr lebhafte Concurrenz zwischen den einzelnen Packetbeförderungsgesellschaften existirt, die das Porto für diese Packete gewiß sehr herunterdrückt, wenn die Concurrenz überhaupt ihre vielgerühmte Kraft hierbei bewährt, beträgt das Porto im Minimum 6¾ Sgr., in Frankreich, wo ähnliche Verhältnisse der concurrirenden Gesellschaften obwalten, 4¾ Sgr. und in Belgien, wie gesagt, 4 Sgr. Das sind Sätze, die weit über das hinausgehen, was wir vorschlagen, und ich appellire an die Erfahrung, die Jeder von Ihnen, m. H., gemacht haben wird, ob es möglich ist, vollends bei dem heutigen Geldwerth, eine Leistung, wie den Transport eines Packets, unter dem Betrage von 3 bis 5 Sgr. ausgeführt zu sehen, selbst innerhalb einer einzelnen größeren Stadt.

Aus diesen Thatsachen dürfte hervorgehen, daß, wenn wir noch innerhalb derjenigen Grenze bleiben wollen, wo der Ertrag sich mit den Kosten einigermaßen deckt — von einem Ueberschuß will ich dabei vollständig absehen — wir dann unter einen gewissen Minimalsatz nicht heruntergehen können, und das ist der Satz von 2½ Sgr., wie er durch reifliche Erwägungen und umfassende Ermittelungen festgestellt worden ist. Ich darf noch hinzufügen, daß es ursprünglich die Absicht war, diesen Satz nur auf die Entfernung von fünf Meilen anzunehmen und darüber hinaus gleich den Satz von 5 Sgr. eintreten zu lassen, um so dieser ausnahmsweisen Taxe den Charakter einer Localtaxe mehr zu bewahren und sie auf einen Kreis einzuschränken, der es eher möglich machen würde, sie mit der Zeit vielleicht ganz verschwinden zu lassen, wenn es gelingen sollte, den Satz von 5 Sgr. dereinst noch weiter etwa auf 3 Sgr. herunterzusetzen und dann zur reinen Einheitstaxe, wie bei den Briefen zu gelangen. Es ist aber mit Rücksicht auf die Localinteressen, die zur Sprache gebracht worden sind und deren Bedeutung ich nicht verkenne, wenn ich sie auch nicht so hoch veranschlagen kann, wie der geehrte Herr Vorredner, bei den früheren Stadien der Berathung, welche dieses Gesetz durchlaufen hat, beschlossen, die Localzone auf zehn Meilen auszudehnen. Ich glaube in der That, daß man damit bis an die äußerst zulässige Grenze gegangen ist, und ich bitte Sie daher, die Vorlage in diesem Punkte unverändert anzunehmen.

Abgeordneter von Behr (Greifswald): M. H.! Ihre dritte Commission hat diesen Paragraphen einstimmig angenommen. Ich wage zu hoffen, daß dieses Votum Ihrer Commission ein gutes Omen für die Entscheidung dieses Hohen Hauses ist. Allerdings, m. H., hat Ihre Commission nicht ohne ausführliche Debatten sich zu solchem Entschluß geeinigt, es regnete Amendements, auch ich habe ein solches eingebracht, denn es ist nicht zu bestreiten, m. H., von den 30 Millionen Packeten, die etwa jährlich die Post befördert, ist eine sehr stattliche Reihe von Millionen durch dieses Gesetz in der Art betroffen, daß eine Vermehrung der Portokosten entsteht. Das hat man aufgegriffen und hat namentlich auszuführen gesucht, daß unter dieser Vertheuerung der kleine Verkehr, das provinzielle Leben — »die seßhafte Bevölkerung« wurde gesagt — leiden würde. M. H.! Wäre der Vorwurf wirklich zu beweisen, so würde ich gewiß der Letzte sein, der Sie bewegen wollte, dem Gesetz zuzustimmen, aber ich meine, m. H., er ist nicht richtig.

Ich bestreite zunächst Herrn von Below, der zwar noch nicht gesprochen

hat, der aber, glaube ich, wiederholen wird, was er in der Commission gesagt hat, — ich bestreite ihm, daß es in Preußen eine seßhafte Bevölkerung giebt, die nur bis auf fünf Meilen Packete verschickt. Diese selbe seßhafte Bevölkerung, m. H., die allerdings, wenn sie ein Packet auf 5 Meilen künftighin versendet, dann ½ Sgr. mehr zahlen soll, diese selbe Bevölkerung gewinnt mehr als ½ Sgr., wenn sie einmal ein Packet in die Zone von 5 bis 10 Meilen versendet, und ich meine, das wird sie auch wohl ebenso thun. Kurz gesagt, für die Zone bis zu 5 Meilen tritt eine Vertheuerung um ½ Sgr. ein, und wir dürfen diesen ½ Sgr., der in großen Kreisen viel wichtiger ist, wie uns gleich einfällt, nicht gering anschlagen; aber ich wiederhole, der ganze Verlust, der in der Zone bis zu 5 Meilen erlitten wird, wird vollständig ausgeglichen durch die Zone von 5 bis 10 Meilen, und damit, glaube ich, können wir uns beruhigen. Schlimmer ist die Sache für die Entfernung von 10 bis 15 Meilen. Ich erlaube mir in dieser Beziehung hinzuweisen auf die vortreffliche Darstellung der Handelskammer zu Cöln, welche ausdrücklich darauf anträgt, den Satz von 2½ Sgr. bis auf 15 Meilen auszudehnen. Auch aus Sachsen sind in solcher Beziehung Petitionen gekommen, man hat namentlich darauf hingewiesen, daß für die großen Städte, Dresden und Leipzig, welche bisher für den Satz von 2½ Sgr. miteinander verkehrten, die Erhöhung von 5 Sgr. eine sehr wesentliche sei. Wie gesagt, wir dürfen nicht verkennen, daß unsere Vorlage für die Zone von 10 bis 15 Meilen eine große Vertheuerung eintreten läßt. Deswegen, m. H., habe ich in der Commission dasjenige Amendement gestellt, welches Sie im Bericht gedruckt finden, und welches dahin ging, auch bis auf die Entfernung von 15 Meilen den Satz von 2½ Sgr. gelten zu lassen. M. H.! Dieser mein Wunsch erscheint heute, allerdings in sehr abgeschwächter Weise, wieder vor Ihnen in Form des Antrages auf eine Resolution, den der Herr College Braun mit mir unterschrieben hat und den ich Ihrer Berücksichtigung aufs Dringendste empfehlen möchte. In der Commission glaubte ich diesen Antrag auf ein Amendement zurückziehen zu müssen, nachdem die Herren Reichscommissarien die Annahme desselben für unmöglich, diesen Vorschlag für unannehmbar erklärt hatten. M. H.! Wenn uns von der Kaiserlichen Postverwaltung (der wir im Allgemeinen unsere herzliche Anerkennung bei jeder Gelegenheit sagen), wenn von der uns gesagt wird, diese neue Herabminderung ihrer Einnahme könne sie zur Zeit nicht ertragen, so gestehe ich, daß dies für mich entscheidend war. Es wurde ausgeführt von den Herren Reichscommissarien, daß allein für die Postbeamten eine Mehrausgabe im neuen Jahre wahrscheinlich von 1¾ Millionen erforderlich sei; Sie wissen, m. H., der 700ste Deutsche ist Postbeamter, der 300ste Deutsche ißt so zu sagen das Brod des General-Postdirectors; also bei einer solchen Armee von Beamten, bei der Theuerung aller Lebensbedürfnisse, die eingetreten ist, steigen die nöthigen Mehrausgaben der Post nur allzusehr! Es kommen hierzu die großen Einnahmenachlässe, die durch das Gesetz uns angeboten worden. Unter solchen Umständen konnte ich mich nicht entschließen, darauf zu bestehen, daß wir schon jetzt uns für die Herabsetzung des Portos auf 2 Sgr. bis 15 Meilen erklären sollten. Daher, m. H., hoffe ich bestimmt, Sie werden den §. 1 annehmen, so wie er aus der Commission herausgekommen ist. Ich bitte aber, Sie wollen die Resolution, die der Herr Abgeordnete Braun und ich gestellt haben, auch annehmen, und somit wenigstens für die Zukunft die Zone von 10 bis 15 Meilen entschädigen!

Abgeordneter von Below berichtigte zunächst die Angabe des Vorredners über das Stimmenverhältniß, mit welchem die Annahme des Entwurfs in der Commission erfolgt war, und wies zur Unterstützung des Amendements Braun (Hersfeld) auf die Nothwendigkeit hin, die Interessen des Naheverkehrs stärker als in der Regierungsvorlage zu berücksichtigen.

Ich komme, sagte der Redner, kurz auf die Ausführungen des in Ihren Händen befindlichen gedruckten Berichts zurück. Bei Beginn des Berichts heißt es: nachdem im Jahre 1867 bezüglich der Tarifveränderungen bereits eine Vertheuerung des Naheverkehrs beliebt wurde und nachdem in späteren Verhandlungen uns wiederholentlich eine Berücksichtigung dieser Verhältnisse in Aussicht gestellt war, müssen wir heute erleben, daß trotzdem dem Naheverkehr wieder auf die Füße getreten wird. Wir verlangen keine Ermäßigung, das ist ein incorrecter Ausdruck, wir verlangen nur ein Beharren auf denselben Tarifsätzen zu Gunsten des Naheverkehrs, wie er verlangt ist auf einen Bezirk von 5—10 Meilen. Soll ich Ihnen, m. H., hier die volkswirthschaftlichen Standpunkte auseinandersetzen, die mich leiten, den vielerwähnten Naheverkehr so warm zu unterstützen? Ich bin homo novus in Ihrer Mitte und wage nicht, mich verleiten zu lassen von dem Eifer, den ich für die Sache habe, Ihnen hier volkswirthschaftliche Vorlesungen zu halten. Gestatten Sie mir daher, nur kurz, m. H., darauf hinzuweisen, daß bei den hypertrophischen Gebilden, die unsre in Fluß gerathene wirthschaftliche Entwickelung zu Gunsten riesiger Wirthschaftscentren bildet, fast alle Finanzgesetze in letzter Zeit zu Gunsten der Großindustrie, des Großverkehrs und des Großhandels ausgeschlagen sind. Ich bitte Sie, m. H., das nicht zu unterschätzen. Wir bilden Enquetecommissionen, freie Commissionen, Congresse, — sogar die Regierung hat in ihrer Fürsorge für die Interessen des Staates das Ihrige gethan zur Recherche der Wurzeln des socialen Uebels, und hier sind wir wieder auf dem beliebten breitgetretenen Wege, einen Schritt weiter nach der angedeuteten unheilvollen Richtung zu thun. Wir stehen wieder im Begriff, ein Gewicht mehr in die Waageschale zu werfen, die sich schon jetzt überwiegend zu Gunsten des Großverkehrs, d. h. auf weitere Distancen zur Benachtheiligung des Naheverkehrs, — geneigt hat.

Mit diesem kurzen Hinweis, m. H., lassen Sie mich schließen, ich will weitere volkswirthschaftliche Bedenken, die mich bei Vertheidigung unseres Antrages leiten, hier nicht weiter hervorheben. An alle diejenigen wendet sich meine Bitte, welche ein warmes Herz für den Naheverkehr in Berücksichtigung des Binnenconsums haben, des Binnenconsums in den Grenzen von 5—10 Meilen, der durch das neue Gesetz erheblich geschädigt wird. Ich wende mich auch an diejenigen Herren und bitte sie um Unterstützung meines Amendements, die in den beiden Particularstaaten leben, in denen seit längerer Zeit der Kleinverkehr durch besondere Tarifsätze geschützt ist. Diejenigen, die die Wohlthat einer billigen Tarifirung des Naheverkehrs würdigen gelernt, werden uns hoffentlich hier nicht entgegenstehen.

Abgeordneter von Unruh (Magdeburg): M. H.! Ich möchte mir erlauben, gegenüber denjenigen Mitgliedern des Reichstages, welche keine specielle Veranlassung gehabt haben, sich mit dem Detail dieses sehr wichtigen Gesetzes zu beschäftigen, den jetzigen Zustand ein klein wenig klar zu legen und damit den Zustand zu vergleichen, wie er durch das Gesetz beabsichtigt wird.

Nach dem jetzigen Posttarif stufte sich das Porto ab von 5 zu 5 Meilen bis

25 Meilen, von da ab von 10 zu 10 Meilen; das Porto ist aber selbstredend auch verschieden nach dem Gewicht des Packets. Es muß also bei jedem Packet, welches eingeliefert wird, erstens aus der Tabelle ersehen werden, in welcher Entfernungsstufe der Ort liegt, wo das Packet hingehen soll, dann kommt der Portosatz dazu und nun ergiebt sich erst das Porto. Den Postbeamten ist allerdings dabei vorgearbeitet durch große Tabellen, aber auswendig konnte diese Tabelle mit 900 oder mehr Sätzen kein Postbeamter wissen, er war genöthigt, bei jedem Packete nachzusehen, was beträgt hier das Porto. Noch viel weniger konnte davon die Rede sein, daß ein Privatmann in seiner Wohnung, und selbst ein Geschäftsmann in seiner Wohnung wußte, was kostet dieses Packet, und daß er das Packet von Hause aus frankiren konnte. Das Publicum war den Boten überlassen, welche die Packete zur Post beförderten, und der Bote war sehr schwer zu controliren, selbst wenn man sich in einzelnen Geschäften die verschiedenen Post-Handbücher hielt. Ein solcher Zustand ist bei dem außerordentlichen Aufschwung, den der Verkehr genommen hat, gar nicht aufrecht zu erhalten, er ist sehr zeitraubend und er ist sehr unbequem für Jedermann. Die Postverwaltung kommt jetzt von selbst, ohne dazu vom Reichstag veranlaßt zu sein, mit zwei Vorschlägen, — von welchen ich hier nur einen zu erörtern habe, weil der andere in §. 2 enthalten ist, — die eine ganz außerordentliche Vereinfachung und eine ganz außerordentliche Bequemlichkeit mit sich bringen. Der §. 1 führt ein Porto ein von 5 Sgr. für alle Packete bis zu 10 Pfd. Gewicht auf jede Entfernung. Eine Waagschale hat jede Haushaltung. Zu ermitteln, ob ein Packet 10 Pfd. wiegt, hat durchaus gar keine Schwierigkeit. Der Portosatz ist bis dahin stets derselbe.

Die Zahl der Packete unter 10 Pfd. beträgt nach den sehr dankenswerthen Tabellen, welche dem Gutachten der Cölner Handelskammer beigefügt sind, ungefähr 80 Procent der sämmtlichen Sendungen der Post. Die Vereinfachung bezieht sich also auf 80 Procent sämmtlicher Sendungen, aber auch für die höheren ist eine wesentliche Vereinfachung durch die Verminderung der Scala eingetreten. Der Grundsatz ist also, wie von dem Herrn Abgeordneten Braun (Hersfeld) ganz richtig bemerkt wurde, eine Art von Penny-Porto für Packete, und daß das ein außerordentlicher Fortschritt ist, ist von allen Rednern anerkannt worden. Nun kommt es aber darauf an, ob von diesem Penny-Porto, wenn ich es so nennen soll, eine Ausnahme gemacht werden dürfte. Die Postverwaltung hat sich gesagt, auf kurze Entfernungen ist jetzt das Porto niedriger, wir werden also nicht mit dem einen Portosatz auskommen, eine Ausnahme wollen wir machen, und wie Sie eben aus dem Munde des Herrn General-Postdirectors gehört haben, ist zunächst davon die Rede gewesen, für Sendungen unter 10 Pfd. bis zu einer Entfernung auf 5 Meilen das Porto auf die Hälfte, also auf 2½ Sgr. festzusetzen. In dem späteren Stadium der Sache haben sich die Behörden entschlossen, diese Ausnahme bis auf 10 Meilen auszudehnen, und dieser Satz von 10 Meilen ist von dem Herrn General-Postdirector vorhin als die äußerste Grenze angegeben worden, auf die man sich für jetzt einlassen kann.

Ich halte den Fortschritt des einheitlichen Portos in der That für so außerordentlich groß, daß ich für meinen Theil mancherlei Unbequemlichkeiten dafür in den Kauf nehme. Ich verkenne nicht, daß jede Erhöhung des bestehenden Portosatzes oder des bestehenden Frachtsatzes eine sehr unangenehme Erscheinung ist,

wenn man sich auch im Geschäftsleben sehr häufig eine solche gefallen lassen muß. Bei dem Briefporto ist sehr viel darüber geklagt worden, daß in den Ländern, die früher ein Porto von 6 Pf. auf kurze Entfernungen hatten, das Porto auf einen Groschen erhöht worden ist, und man hat gesagt, man schädige den kleinen Verkehr, man begünstige den großen Verkehr, man arbeite den größeren Geschäftsleuten in die Hand. Man hat sich aber daran gewöhnt. Aehnlich verhält es sich jetzt. Es tritt eine Erhöhung ein, aber nicht für den gesammten Kleinverkehr, wie der Herr Abgeordnete von Below gesagt hat, sondern sie tritt nur ein bei den nahen Entfernungen für eine Distanz bis zu fünf Meilen. Da sind bisher zwei Groschen bezahlt worden, und es sollen künftig $2\frac{1}{2}$ Sgr. bezahlt werden. Ich rechne aber doch eine Entfernung von 5 — 10 Meilen auch noch zum Nahe- und Kleinverkehr, den Herr von Below besonders begünstigen will. Da tritt nun eine Ermäßigung ein. Das Porto kostete früher drei Groschen, und es soll nach dem neuen Gesetze nur $2\frac{1}{2}$ Sgr. kosten. Diese beiden Entfernungen bis zu 5 Meilen und von 5 — 10 Meilen gleichen sich also mit einander aus, im Ganzen von 0 — 10 Meilen findet keine Erhöhung statt.

Ich kann also nicht verstehen, es ist mir nicht recht deutlich, wie man von außerordentlicher Schädigung des kleinen Verkehrs sprechen kann, wie man mit so großer Emphase und solchem Nachdruck davon reden kann, daß der Kleinverkehr hintangesetzt werde, daß für ihn nichts geschehe. Ich gestehe Ihnen ohne Weiteres zu, m. H., daß, wenn die Postverwaltung in der Lage ist, sich mit 2 Sgr. zu begnügen, statt mit $2\frac{1}{2}$ Sgr., wenn sie nach Maßgabe des jetzigen Verkehrs einen Ausfall von 228,000 Thlr. ertragen kann, es außerordentlich wünschenswerth wäre, diese 2 Sgr. nicht bloß beizubehalten, sondern auch auszudehnen auf 10 Meilen. Aber, m. H., wenn mir die Frage gestellt wird, willst du den jetzigen complicirten Posttarif, bei dem kein Privatmann und Geschäftsmann das Porto im Voraus berechnen kann, beibehalten, oder willst du zur Vereinfachung übergehen und damit diesen $\frac{1}{2}$ Sgr. mehr auf 5 Meilen in den Kauf nehmen, dann nehme ich letztere in Kauf. Man hat doch so großes Gewicht gelegt auf den kleinen Verkehr bei der bäuerlichen Bevölkerung. Es mag sein und ich bestreite nicht, daß im Süden unseres Vaterlandes der Verkehr so ausgebildet ist, daß auch der kleinere Landmann sich gewöhnt hat, Packete mit der Post zu verschicken. Hier in unserer Gegend, in Westpreußen, dann in Pommern, in Ostpreußen, Litthauen, Schlesien u. s. w., schickt der kleine Landmann überhaupt keine Packete mit der Post, es sei denn an seinen Sohn, der Soldat ist, und da ist ein eigenes Porto, ein ermäßigter Portosatz eingeführt, worauf das Gesetz überhaupt gar keine Anwendung hat. Der übrige Kleinverkehr befriedigt den Landmann in diesen Gegenden bei Gelegenheit der Marktfuhren, durch Boten, gute Freunde u. s. w. Interessirt ist an dem Porto von 2 Sgr. der größere Grundbesitzer auf dem Lande, die Fabriken daselbst und der kleine Krämer, der auf dem Lande wohnt. Ich wiederhole, m. H., daß ich es namentlich nach den Auseinandersetzungen, die ein Mitglied der Commission machte, für sehr wünschenswerth halte, diese Erhöhungen noch auf 5 Meilen nicht eintreten zu lassen, aber ich würde das Amendement nur annehmen können, wenn die Postverwaltung wenigstens einige entfernte Hoffnungen gegeben hätte, daß es angenommen werden könnte. Ist das nicht der Fall, so halte ich den Einheitssatz von 5 Sgr. fest. Es hat überdies mit diesen Er-

mäßigungen immer eine eigene Bewandtniß. Wenn nach dem Amendement der Satz von 2 Sgr. bis zu 10 Meilen gelten soll, so würde man beispielsweise nach Brandenburg noch für 2 Sgr. schicken können, aber eine Viertelmeile weiter würde dieselbe Packetsendung gleich 5 Sgr. kosten; man würde sofort von 2 auf 5 Sgr. springen, während nach dem vorgeschlagenen Gesetz nur ein Uebergang von 2½ auf 5 Sgr. vorkommen kann. Ueberdies, m. H., müssen wir doch berücksichtigen, daß durch die außerordentlichen Verkehrsmittel, die wir jetzt besitzen und die fortwährend im Steigen begriffen sind, der kleine Verkehr auch sich sehr ausgedehnt hat. Das Interesse für die ersten 5 Meilen ist nicht mehr das, was es vor 10 oder gar 30 Jahren war. Der kleine Verkehr geht weiter hinaus, er erstreckt sich auf größere Entfernungen, und wir bekommen hier auf eine Entfernung von 5 bis 10 Meilen eine Ermäßigung und für alle größeren Entfernungen eine sehr große Herabsetzung des Tarifs, nämlich auf 5 Sgr.

Wenn ich mir das Amendement ansehe, so muß ich anführen, daß die Amendementsteller selbst in der Commission erklärt haben, sie wollten die Herabsetzung von 2½ Sgr. auf 2 Sgr., welche einen Ausfall von 128,000 Thlr. bewirkt, nicht eingeführt wissen ohne Compensation; es solle eine Compensation stattfinden. Von welcher Art diese Compensation ist, hat der Herr General-Postdirector bereits auseinandergesetzt; sie würde nicht allein compensiren, sondern 100,000 Thlr. über das Ziel wegschießen.

Nun muß aber noch ein Punkt sehr reiflich erwogen werden. Die Sätze, welche in dem Gesetzentwurf angenommen sind für größere Entfernungen, die steigenden Sätze, sind in der That schon außerordentlich hoch; wenn Sie beispielsweise ein Packet von 50 Kilogr., also 1 Ctr. auf 100 Meilen schicken wollen, so müssen Sie 4 Thlr. 20 Sgr. Porto bezahlen, und wenn Sie dasselbe Packet auf 151 Meilen Entfernung schicken, so müssen Sie 7 Thlr. 21 Sgr. Porto bezahlen. Der erste Satz ist per Centner und Meile nahe 1½ Sgr., der andere Satz geht noch eine Kleinigkeit darüber hinweg — also bereits ein Porto, welches die höchste Eisenbahnfracht um 200 Procent überschreitet.

Der Redner führte demnächst aus, wie bedenklich es sein würde, diese Sätze nach dem Antrage der Herren Braun (Hersfeld) u. Gen. noch erheblich zu erhöhen, und fuhr dann fort:

Für mich ist die Sache ungemein einfach. Das Amendement könnte ich in keinem Falle annehmen, wie es hier steht. Die 2 Sgr. auf kurze Entfernungen würde ich sehr gerne annehmen, wenn es zulässig wäre, d. h. wenn ich dadurch das ganze Gesetz nicht gefährde. Bei dem Zustand, in dem wir uns jetzt befinden und nach den Erklärungen, die uns eine Behörde abgegeben hat, welche rasch, man kann sagen, rapide mit Verbesserungen vorwärts gegangen ist, muß ich sagen, ich lege auf ihre Aeußerungen das größte Gewicht, und wenn sie hier erklärt: das Amendement ist unannehmbar, dann nehme ich die Vorzüge des Gesetzes, den §. 1 und 2, beklage die Erhöhung auf Entfernungen bis auf 5 Meilen, aber füge mich in mein Schicksal. Aus dem Grunde, m. H., bitte ich Sie auch, daß Sie nicht Veränderungen an dem Gesetz annehmen, welche das ganze Gesetz zu Falle bringen. Ich glaube nicht, daß wir damit Dank ernten würden, auch nicht von dem Kleinverkehr, denn ich habe Ihnen schon auseinandergesetzt, daß der Kleinverkehr nur theilweise mit 5 Meilen dabei betheiligt ist. Ich kann nur wünschen,

daß Sie den §. 1 unverändert annehmen und die gestellten Amendements verwerfen.

Was den Hinweis des Herrn Abgeordneten Braun (Hersfeld) auf die hohen Postüberschüsse anlangt, so stehe ich auch auf einem Standpunkt, daß ich sage: wir wollen eigentlich mit der Post keine Ueberschüsse erzielen. Aber, m. H., wir haben sie und wenn wir sie jetzt streichen würden, so würden wir irgend einen Ersatz dafür zu gewähren haben. Außerdem ist ja auch schon erwähnt und in der Commission speciell dargethan worden, daß dieser Ueberschuß in den nächsten Jahren sich außerordentlich verringern wird. Einmal betragen nach den Mittheilungen des Herrn General-Postdirectors die Wohnungszulagen, die Servisgelder, welche die Postbeamten bekommen sollen, in runder Summe 1,800,000 Thlr. Dann sind bekanntlich die Futterpreise so außerordentlich theuer geworden, daß da, wo die Post mit Pferden fahren muß, eine erhebliche Vertheuerung eintreten muß. Endlich ist der Werth der Grundstücke sehr hoch gestiegen; die Locale, die zu haben sind, sind so unzureichend, daß die Post an vielen Orten gleichzeitig Locale zu schaffen, selbst zu bauen hat, so daß auf einen großen Ueberschuß zunächst nicht zu rechnen ist. Allein, m. H., stellt es sich nach ein oder zwei Jahren heraus, daß eine weitere Herabsetzung des Portos für Packete stattfinden kann, so wird sie sicher gewährt werden.

Ich habe noch eine Kleinigkeit hinzuzufügen: Der Silbergroschen Portozuschlag, der erhoben werden soll, wenn nicht frankirt wird, hat den Zweck, wenn auf diese Weise durch den indirecten Frankirzwang die Mehrzahl der Packete frankirt aufgegeben wird, die Begleitadressen fallen zu lassen, so daß man also nichts weiter nothwendig hat, als die Adresse auf das Packet zu schreiben, wenn es nicht mehr als 10 Pfd. wiegt, 5 Sgr. darauf zu kleben und es auf die Post zu schicken. Ich halte das auch für einen erheblichen Vortheil.

Abgeordneter Schmidt (Stettin): M. H.! Die Kritik der Herren Vorredner hat sich wesentlich darauf gerichtet, die Gründe für oder gegen die Annahme des Portosatzes für 10 Meilen darzulegen.

Erlauben Sie, daß ich dem Gesetzentwurfe noch einen anderen Gesichtspunkt abgewinne, der wesentlich im zweiten Theil des ersten Paragraphen liegt. Einer der Herren Vorredner sagte, daß Gesetz habe für die zweite Stufe einen nationalen Charakter, ich möchte noch weiter gehen und sagen, es habe wesentlich auch einen internationalen Charakter. Diesen finde ich nicht bloß formell darin, weil hier zum erstenmale in einem Gesetzentwurf das Kilogramm aufgenommen ist, eine Gewichtsbestimmung, die im Auslande verständlicher ist, als wenn wir beim Pfund geblieben wären.

Dieser internationale Charakter liegt vor Allem aber darin, daß jede große Reform, die ein Staat im Postwesen ausführt, nothwendigerweise zurückwirken muß auf die Grenzländer. Ist der Packet-Portosatz von 5 Sgr. für die weitesten Entfernungen im Deutschen Reiche eingeführt, so pflegen die Geschäftstreibenden, die Kaufleute, die öffentliche Meinung in den Grenzländern die eigene Regierung aufzufordern, in gleicher Weise vorzugehen und die neuen Vortheile des postalischen Verkehrs auch auf das eigene Staatsgebiet zu übertragen und durch Postverträge, Postconventionen weiter zu sichern. Nun, m. H., liegt die Sache insofern sehr günstig, als manche angrenzende Staaten die Postverwaltung von der Packetbeför-

derung nicht getrennt haben. Ich rechne zu diesen Ländern: Belgien, die Schweiz, Oesterreich, Rußland, Norwegen, Schweden und außerdem Dänemark. Diese Staaten können, wenn die öffentliche Meinung sich stark geltend macht, dieselbe Concession dem Verkehr gewähren, wie das seitens des Deutschen Reichs, wie ich hoffe, durch diesen Gesetzentwurf geschehen wird. Ich nehme an, daß namentlich Oesterreich, das bezüglich des Briefportos auf einer Basis mit dem Deutschen Reiche arbeitet, von allen Ländern zuerst diesen internationalen Portosatz von 5 Sgr. annehmen wird, obwohl man dagegen anführen könnte, daß Oesterreich bis jetzt noch nicht den Postanweisungsverkehr, welcher in der Resolution zuletzt behandelt wird, bei sich eingeführt hat, obwohl jener Verkehr sich schon bis zu den Nordamerikanischen Freistaaten ausgedehnt hat.

Fassen wir weiter, m. H., die anderen Grenzländer ins Auge, namentlich: Holland, Frankreich, und wenn ich England noch so benennen kann, so sehen wir, daß die Packetportosätze da ungemein hoch sind, weil die Packetbeförderung nicht von der Postverwaltung, sondern von Gesellschaften ꝛc. besorgt wird. Ich hebe hervor, daß z. B. ein Packet von Berlin nach Edinburg von 10 Pfd. Schwere nicht mehr und nicht weniger als 45 Sgr. kostet. Wenn das Packet dahin über Hamburg geht, so hat es allerdings eine Ermäßigung von 3 Sgr. Man kommt also zu einem Portosatz, der um das Neunfache, resp. um das mehr als Achtfache höher ist, als der Satz, den ich in unserem Gesetze als international bezeichnet habe. Wenn wir weiter gehen, m. H., nach Portugal, so muß eine Mutter, die in Deutschland ihrem Sohn nach Lissabon ein Weihnachtsgeschenk übermacht, für ein Packet von 5 Pfd. nicht weniger als 4 Thlr. 10 Sgr. bezahlen. Würde dasselbe Packet aber, m. H., nach Valparaiso geschickt werden, jenseits des Oceans, um auch eine internationale Differenz und einen internationalen Contrast bemerklich zu machen, so würde dasselbe Packet, nur 2 Pfd. schwer, 7 Thlr. 15 Sgr. kosten. Nun haben die verbündeten Regierungen, m. H., schon durch eine frühere Erklärung des Herrn General-Postmeisters in der ersten Session dieses Reichstages die Erklärung abgegeben, daß man dahin strebe, ein internationales Briefporto einzuführen, ein sogenanntes Weltporto, und verschiedene Postverträge liefern den Beweis, daß wir wesentliche Fortschritte schon in dieser Richtung gemacht haben. Es entsteht daneben die Frage, ob nicht auch die verbündeten Regierungen, da sie diesen Gesetzentwurf mit dem Reichstage vereinbaren wollen, sich die Aufgabe stellen sollten, das Gepäckporto nach dem Auslande wesentlich zu ermäßigen. Der Englische Geschichtsschreiber Macaulay sagt in einer Stelle seines bekannten Werkes, das moderne Postwesen sei so ausgebildet und so gut, daß es die Bewunderung des Alterthums erregen würde. Wir können, m. H., uns auch einen Theil dieses Compliments für das Deutsche Postwesen schon jetzt aneignen. Aber das Compliment würde noch größer werden, das er dem modernen Postwesen macht, wenn es auch gelänge, das Packetporto zwischen den einzelnen Ländern zu ermäßigen. Weil ich in dem Einheitssatze von 5 Sgr. für das Deutsche Reich den Anfang dazu sehe, so glaube ich in dem Gesetzentwurfe mehr die Licht- als die Schattenseiten ins Auge fassen zu sollen.

Präsident: Ehe ich den Abgeordneten Dr. Weigel bitte, das Wort zu nehmen, zeige ich an, daß der Abgeordnete Dernburg die Theilung des Abänderungsantrages Braun in zwei Theile beantragt, wovon der erste die Worte »in §. 1 ꝛc. bis 2 Silbergroschen« begreift — ich verstehe den ersten Theil des Braunschen

Antrages: anstatt »2½ Silbergroschen« zu setzen: »2 Silbergroschen.« Der Herr Abgeordnete scheint die Theilung des Braunschen Antrages bei der Abstimmung zu fordern. Darüber hat sich im Zweifelsfalle nach der Geschäftsordnung der Herr Antragsteller mit entscheidender Stimme zu erklären.

Abgeordneter Dr. Weigel: M. H.! Was mich noch zu wenigen Bemerkungen veranlaßt, sind die pathologischen Aeußerungen des Herrn Abgeordneten von Below. Er hat damit eine Unterscheidung wieder aufgenommen, m. H., die ich schon, ich muß es gestehen, nicht ohne Erstaunen in dem Commissionsbericht vorgefunden habe, die in der Commission, wie es scheint, nicht, wenigstens nicht speciell und nicht bestimmt widerlegt worden ist, und die auch heute von den Herren Abgeordneten von Unruh und von Behr nur sehr zum Theil bekämpft worden ist. M. H.! Ich halte die ganze Unterscheidung zwischen Kleinverkehr und Großverkehr, wie sie mit der ersten Seite des Berichtes anfängt, und bis zum Ende desselben hindurchläuft, die Unterscheidung zwischen den Interessen des Naheverkehrs und den Interessen des Verkehrs auf weite Entfernungen, zwischen dem Verkehr mit großen Geldsendungen und kleinen Geldsendungen, in der Weise, wie sie in dem Berichte gemacht ist, für unrichtig, für principiell unrichtig, und geeignet, unsere ganze Debatte irre zu leiten. M. H.! Wenn Sie auf Seite 3 des Commissionsberichts, gewissermaßen als horribile dictu et auditu, verzeichnet finden, daß mehrere große Firmen in Folge der Ermäßigung des Brieftarifs von 3 auf 1 Sgr. den ganzen Jahresbetrag ihrer Staatssteuern erspart haben sollen, und daß man jetzt wieder daran ist, Opfer vom Kleinverkehr zu verlangen und damit, wie sich der Herr Abgeordnete von Below auszudrücken beliebte, die »hypertrophischen Centren« im Reiche noch mehr anschwellen zu lassen, als bisher, dann frage ich Sie, ist in diesem Hause irgend Jemand, der geglaubt, daß die Ermäßigung des Briefportos von 3 auf 1 Sgr. für weite Entfernungen lediglich in die Tasche der Kaufleute gewandert ist? Ist denn hier im Hause Jemand, der daran zweifelt, daß jede Ersparniß der Handelsunkosten dem kleinsten und letzten Consumenten, dem Detaillisten, dem letzten Dorfbewohner zu Gute kommt? M. H., fassen Sie doch das Consumtionsgebiet des letzten, des ärmsten Mannes ins Auge. Befinden sich in diesem Consumtionsgebiete nicht Artikel, welche nothwendigerweise auf dem Wege der größten Distanzen ihm zugeführt werden müssen?

Der Redner bestritt hiernach, daß zwischen den Interessen des großen und des kleinen Verkehrs, zwischen nahen und dem Verkehr auf weite Entfernungen ein Widerspruch bestehe; vielmehr komme jede Erleichterung auf dem Gebiete des Großverkehrs und des Verkehrs für große und weite Distancen dem letzten Detaillisten und dem letzten Consumenten zu Gute, während mit jeder Einschränkung der Consumtionskraft, auch des nächsten und localsten Verkehrs, sich auch für die Großindustrie und den Großhandel der Absatz schwäche. Dasselbe Gesetz finde auch auf den socialen Verkehr Anwendung, wenngleich sich die Erscheinung desselben dem flüchtigen Blick entziehe. Auch hier gelte das Wort: die Erhöhungen sieht und fühlt man, die Erleichterungen sieht und fühlt man nicht.

Bevollmächtigter zum Bundesrath, General-Postdirector Stephan: M. H.! Es liegt mir die Pflicht ob, in Kurzem die inzwischen gestellten Amendements womöglich zu widerlegen.

Von dem Herrn Abgeordneten von Behr ist zunächst die Resolution vorgeschlagen worden, auf Entfernungen bis zu 15 Meilen 2½ Sgr. zu erheben, oder

vielmehr in Erwägung zu ziehen, wann der Zeitpunkt zu dieser Ermäßigung eingetreten sein werde. Ich kann mich für die Annahme dieser Resolution nicht aussprechen, einmal aus dem Grunde, weil damit ein Ausfall von 330,000 Thlr. verbunden sein würde, und zweitens, weil man doch auch der Zukunft zu sehr die Hände bindet, wenn jetzt hier eine Resolution darüber gefaßt wird, was nach Jahren, wenn die finanziellen Ausfälle sich einmal ausgeglichen haben, von der Postverwaltung zu geschehen haben werde.

Es ist dann von dem Herrn Abgeordneten von Below hauptsächlich betont worden, daß es auf die Selbstkosten nicht ankäme, indem diese sich im Allgemeinen ausglichen, so daß man nicht in der Weise verfahren könnte, die Selbstkosten für die verschiedenen Sendungen, für das einzelne Object zu berechnen, und darnach die Taxe für den speciellen Versendungsgegenstand zu bemessen. Daraus ist dann der Schluß gezogen worden, daß für den localen Verkehr, oder für den nahen, den kleinen Verkehr, wie er genannt worden ist, billigere Taxen einzuführen wären.

Ja, m. H., das kommt doch eigentlich darauf hinaus, daß man den nahen Verkehr begünstigen soll auf Kosten alles übrigen Verkehrs, daß die Erträgnisse dieser letzteren Kategorie dazu verwendet werden sollen, um für den nahen Verkehr eine besondere Begünstigung herbeizuführen. Es wird, gerade herausgesagt, ein Vorrecht, ein Privilegium für den Naheverkehr verlangt. Zu einem solchen Privilegium liegt aber in der That nicht der geringste Grund vor. Ich möchte mir erlauben, das an einem Beispiel zu erläutern. Denken Sie sich den Fall, daß zwei Personen hier in Berlin Packete absenden, das eine Packet nach Potsdam, das andere nach Dortmund. Das nach Potsdam wird bei dem Hauptpostamte in der Königsstraße aufgegeben, das nach Dortmund bei dem Postamt auf dem Potsdamer Bahnhofe. In Dortmund liegt die Post auf dem Bahnhofe; jenes Packet macht also der Post gar keine weiteren Kosten. Ganz anders aber verhält es sich mit dem Transport des Packets nach Potsdam, das hier erst von dem Hauptpostamt nach dem Potsdamer Bahnhofe, und in Potsdam wieder von dem Bahnhofe nach dem Postamt in der Stadt geschafft werden muß. Nun denken Sie sich, die beiden Absender machen sich gegenseitig Mittheilung über das, was Jeder für sein Packet bezahlt hat. Der Dortmunder sagt: ich habe 5 Sgr. für mein Packet von 10 Pfd. bezahlt; der Andere sagt: ich habe nur 2½ Sgr. für mein Packet von 10 Pfd. gezahlt, und nun kommt ein Sachverständiger hinzu, macht ihnen die Sache klar und weist nach, daß die Beförderung des Packets nach Potsdam mindestens doppelt so viel Arbeit und Kosten gemacht hat, wie dasjenige nach Dortmund. Wenn der Dortmunder nun fragt: wie komme ich dazu, das Doppelte zu bezahlen? so erwidert ihm der Potsdamer: ja, weil ich Localverkehr treibe! Nun, m. H., darin mag Selbstgefühl sein, aber jedenfalls keine Logik. Der Herr Reichskanzler hatte die Güte, mir mitzutheilen, bevor er so eben dieses Haus verließ, wie es auf dem Lande öfter vorkomme, daß man ganze Säcke Getreide in die Stadt, zur Mühle u. s. w. mittelst der Post sendet, weil das Porto auf diese nahe Entfernung so außerordentlich billig sei, daß keine andere Veranstaltung den Transport so billig besorgen könne.

Der General-Postdirector führte sodann aus, daß so ungewöhnliche Begünstigungen der localen Verhältnisse auf keinem anderen Gebiete unserer volkswirthschaftlichen Gestaltungen vorkommen; namentlich sei es beim Credit, der sich zum Verkehr verhalte, wie der Athem zum Blutumlaufe, noch Niemandem in den Sinn

gekommen, zu verlangen, daß für Hypotheken im zehnmeiligen Umkreise die Kosten für die Umschreibung u. s. w. nur die Hälfte von dem betragen sollen, was für Hypotheken, die auf größere Entfernungen placirt werden, zu entrichten ist. Er erinnerte ferner daran, daß der Satz von 2 Sgr. eine irrationelle Taxe darstelle im Vergleich mit dem Briefporto. Ein doppelter Brief koste 2 Sgr.; werde das Porto für ein Packet auf Entfernungen bis 10 Meilen auf 2 Sgr. herabgesetzt, dann koste die Besorgung desselben nur ebensoviel als die eines doppelten Briefes, obgleich sie der Verwaltung bei weitem mehr Arbeit mache und Garantie auferlege.

Nachdem der General-Postdirector demnächst den von dem Abgeordneten Schmidt (Stettin) hervorgehobenen internationalen Gesichtspunkt betont hatte, fuhr er fort:

Sodann ist von dem Herrn Abgeordneten Dernburg der Antrag gestellt worden, das Amendement des Abgeordneten Braun (Hersfeld) in zwei Theile zu zerlegen. Ja, m. H., das besagt eigentlich nichts Anderes, als die Compensation, die das Amendement Braun in Aussicht stellt, einfach zu streichen, und den Ausfall, der sich aus der Herabsetzung von 2½ auf 2 Sgr. ergeben wird, lediglich auf die Schultern der Postverwaltung zu werfen. Wenn dieser erste Theil des Braunschen Amendements angenommen werden sollte, so ergiebt sich daraus ein sicherer Ausfall von 228,000 Thlr.; und bei dem Umstande, daß der Gesetzentwurf ja schon ein erhebliches Opfer bringt, ist entschieden davon abzurathen, in dieser Beziehung noch weiter zu gehen.

Deshalb möchte ich Sie, m. H., bitten, daß Sie dem §. 1 des Gesetzes, so wie er liegt, Ihre Zustimmung ertheilen; daß Sie das Amendement des Abgeordneten Braun (Hersfeld), komme es nun in seiner Gesammtheit, oder in seinen einzelnen Theilen zur Abstimmung, abwerfen, daß Sie dagegen das Amendement, welches zu §. 1 in der Commission noch weiter gestellt worden ist, und welches über sperriges Gut handelt, annehmen, weil ich dieses Amendement nicht allein für unbedenklich, sondern für eine wirkliche Verbesserung halte. Schließlich bitte ich diejenigen Herren, die sich hier besonders für den Local- und Naheverkehr interessirt haben, zu bedenken, daß, wenn auch vorübergehend, die Erhöhungen, die das Gesetz für einzelne Sendungen bringt, diesem oder jenem Kreise empfindlich sein mögen, im Ganzen hierbei doch nur singuläre und kleinere Interessen in Betracht kommen, oder aber, daß, wenn es größere Interessen sein sollten, sie einen einseitigen Charakter haben. Gewiß verdienen die Bestrebungen für die Stärkung der nachbarlichen Beziehungen alle Anerkennung. Aber, m. H., der wahre Werth und die dauernde Wirkung solcher Gesetze, wie des vorliegenden, liegt ja auch gerade mit darin, daß sie nach und nach alle Deutschen, welche Gauen des Vaterlandes sie auch bewohnen mögen, zu Nachbarn machen. Ich bitte Sie also, die Amendements zu §. 1 abzulehnen und die Regierungsvorlage anzunehmen. (Bravo!)

Präsident: Der Abgeordnete Dernburg hat inzwischen die Interpretation seines Antrages gegeben, daß es ihm nicht auf Theilung des Antrages Braun (Hersfeld) ankommt, sondern daß er selbst den selbstständigen Antrag erhebt, statt des Braun (Hersfeld)'schen einen Antrages zwei Anträge zur Abstimmung zu bringen, was ihm natürlich bis zum Schlusse der Discussion zusteht.

Abgeordneter Dernburg: M. H.! Ich habe nur die Aufgabe, die Bedeutung meines Antrages Ihnen zu erklären; es ist das übrigens auch von Seiten

des Herrn General-Postdirectors schon mit hinreichender Deutlichkeit geschehen, indem er Ihnen auseinandergesetzt hat, daß ich die Compensation wegstreichen will, die von Seiten des Herrn Abgeordneten Braun vorgesehen worden ist. M. H.! Die Stellung des Herrn General-Postdirectors ist eine außerordentlich günstige und unangreifbare, sie ist rings herum mit einer Menge von Zahlen und von einzelnen positiven Angaben umgeben, bezüglich deren es für uns, die wir nicht so in das Material eingeweiht sind, unmöglich ist, hineinzukommen. Ja ich möchte behaupten, daß er seine Stellung mit Selbstschüssen aller Art, mit Fallgruben u. s. w. umgeben hat, und es ist mir denkbar, daß die Herren Braun oder von Below in eine dieser Fallgruben hineingefallen sind. Ich bin bescheidener und schüchterner, ich begnüge mich damit, den ersten Satz des Antrages aufzunehmen, und ich glaube, daß über die Bedeutung dieses Satzes ein Zweifel nicht existiren konnte. Es ist dieses ja von Seiten des Herrn Abgeordneten von Unruh, der ein Freund dieses Gesetzvorschlages ist, ausgeführt worden, daß der Grund, warum die Regierung gegen den Braun'schen Antrag ist, in der Summe der 228,000 Thlr. liegt, der Summe, welche den Ausfall bilden soll, wenn dieser erste Satz angenommen werden sollte. Nun, m. H., habe ich von Anfang an lebhaft bedauert, daß wir dieses Gesetz zur Verhandlung nehmen mußten, ehe uns das Budget vorgelegt worden ist, aus dem wir im Ganzen und Großen das Verhältniß der Einnahmen und Ausgaben des Reiches übersehen konnten. Allein wie dieses Budget auch nun demnächst in seiner Zahlengruppirung ausfallen mag, das kann ich mir unmöglich denken, daß der Posten von 228,000 Thlr. in demselben eine so bedeutende Rolle spielen sollte, daß Sie deswegen zu irgend einem Schritte kommen sollten, der nicht nur wie eine Unbilligkeit aussieht, sondern der wirklich eine Unbilligkeit ist. Nicht, m. H., will ich mich auf den allbekannten Streit zwischen Groß- und Kleinverkehr theoretisch einlassen, allein es ist doch ganz unmöglich zu übersehen, daß Sie die Herabsetzung, die Sie auf den weiteren Entfernungen gewähren, auf Kosten des Nahverkehrs gewähren. Nun, m. H., wenn mir der Ausdruck gestattet ist, so hat der Herr General-Postdirector in seiner letzten Ausführung das Verhältniß geradezu auf den Kopf gestellt, indem er sagte, es solle von Seiten der Antragsteller Braun und Genossen ein Privilegium für den Nahverkehr erst geschaffen werden. M. H.! Wie liegt denn die Sache? ist es denn nicht offenbar so, daß die 2 Sgr. der Kostenpreis sind, und daß von Seiten der Kaiserlichen Postverwaltung uns angemuthet wird, diese Kosten zu erhöhen? Wenn die Sache so liegt, dann handelt es sich nicht um Schaffung eines Privilegiums, sondern es handelt sich darum, eine Unbilligkeit abzuwehren, welche darin liegen würde, wenn der Nahverkehr die erhöhten Auslagen tragen müßte, die dadurch entstehen, daß der entfernte Verkehr seine Kosten nicht mehr einbringt. Nun, m. H., der Localverkehr ist, ich möchte beinahe sagen, mit etwas zu norddeutschen Augen von manchem der Herren Redner betrachtet worden. Freilich, m. H., wenn man die Strecke der Eisenbahn von Halle nach Berlin durchfährt und kommt dann auf stundenlange Entfernung durch nichts weiter als durch »Gegend«, dann kann man allerdings den Satz für gleichgültig erachten, ob der Localverkehr beschränkt wird oder nicht. Wenn Sie sich aber in andere Theile Mittel- oder Süddeutschlands begeben, so werden Sie finden, daß der Localverkehr doch eine ganz andere Rolle spielt. Nehmen Sie z. B. die Lage der Städte Frankfurt, Darmstadt, Mainz, Offenbach, Mannheim, Aschaffenburg, Worms, Heidelberg, Wiesbaden, alle

diese Städte liegen 5 Meilen, höchstens 10 Meilen von einander, und der Verkehr, der zwischen ihnen herrscht, ist ein außerordentlich starker. Diesen Verkehr würden Sie in einer ganz besonderen Weise dadurch belasten, daß Sie den Satz von 7 auf 9 Kr. erhöhen. M. H.! Daß das unbedeutend sein sollte, wird uns von Seiten des Herrn General-Postdirectors gewiß nicht gesagt werden. Ich glaube vielmehr, wenn der Herr General-Postdirector mit einem gewissen Nachdruck die nationale Seite betrachtet hat, das sagen zu können: kein Beschluß wird den Anschluß des Württembergischen und Bayerischen Postverkehrs an den Reichspostverkehr, den wir ja doch Alle fast ohne Ausnahme aus den verschiedenartigsten Gründen auf's Eifrigste wünschen, mehr hindern, als wenn Sie hier in neuer Weise eine Maßregel ergreifen, die gegen den Localverkehr gerichtet ist, die — ich will nicht sagen, eine Begünstigung des Localverkehrs abweist — m. H., wir sind ja froh, wenn wir gegenüber der ausgleichenden Hand des Herrn General-Postdirectors für den Localverkehr das behalten, was wir haben — nein, m. H., die, ich muß es wiederholen, ein Privilegium gegen den Localverkehr erst neu einführt.

Ich würde es daher, m. H., für sehr wünschenswerth halten, wenn man die Weitsichtigkeit nicht allzu weit treibt und auch für die Verhältnisse, die nahe liegen, ein Auge behält und damit auch den Bedürfnissen, wie sie in einem großen Theile von Deutschland als die allerdringendsten erscheinen, gerecht wird. Stimmen Sie daher, m. H., für den ersten Theil des Braun-(Hersfeld)'schen Antrages, und ich bin überzeugt, die 228,000 Thlr., die dadurch die Postverwaltung verliert, werden in unserem Budget auf die eine oder die andere Weise sehr gut ersetzt werden können, selbst für den Fall, daß dieser Verlust schon so sicher wäre, wie von Seiten der Ober-Postverwaltung dargestellt ist.

Bevollmächtigter zum Bundesrath, General-Postdirector Stephan: M. H.! Erlauben Sie mir nur noch wenige Worte. Wie liegt die Sache denn eigentlich? Es wird Ihnen ein Gesetzentwurf vorgelegt, von welchem von den verschiedensten Seiten des Hohen Hauses anerkannt ist, daß er einen großen Fortschritt darstellt. Dieser Gesetzentwurf legt der Verwaltung erhebliche Opfer auf, Opfer, die viel bedeutender sind, als die verlangten Compensationen. Ohne alle Compensationen können aber diese Opfer nicht gebracht werden, und ich möchte, daß im Hohen Hause kein Zweifel darüber bestände, daß, wenn der Antrag Dernburg angenommen werden sollte, es unmöglich sein wird, das Gesetz zur Sanction zu bringen. Nun wird die erforderliche Ausgleichung gerade bei dem Verkehr gesucht, der bis jetzt in der That ein Vorrecht gehabt hat, für den das Porto, ich wiederhole es, die Selbstkosten nicht aufgebracht hat. Dem entgegen wird nun von dem Herrn Antragsteller nicht allein verlangt, daß für diesen Verkehr das bisherige Vorrecht aufrecht erhalten werden soll; nein, der Vorschlag geht noch weiter, indem er in der That eine fernere Ermäßigung für den Localverkehr und zwar in der Zone von 5 bis 10 Meilen beansprucht. Das ist ein Punkt, der übersehen wird oder der wenigstens nicht mit genügender Schärfe bisher hervorgehoben worden ist. Das Porto beträgt jetzt in jener Zone 3 und 3½ Sgr.; durch diesen Antrag wollen Sie dasselbe auf 2 Sgr. heruntersetzen, also entgegen der Tendenz, wie sie bei Beobachtung der ganzen Entwickelung des Verkehrs sich als die natürliche Folge der bisherigen Gestaltungen darstellt. Sie würden durch diesen Antrag, ich wiederhole es, die internationale Bedeutung der Reform beeinträchtigen.

Was nun speciell die Lage des Südens betrifft, so möchte ich mir doch erlauben, darauf aufmerksam zu machen, daß derselbe nicht behindert ist, vermöge der Autonomie, die er in der Postgesetzgebung genießt, seine niedrigeren Specialtaxen zu behalten. Ich möchte übrigens die Bemerkung einschalten, daß in Bayern genau dieselben Taxen bestehen, wie im Deutschen Reich, und daß nur in Württemberg eine Ermäßigung für Entfernungen bis zu 2 Meilen und für Packete bis zu 3 Pfund vorgesehen ist, außerdem einzelne Ermäßigungen für Geldsendungen, Postanweisungen u. s. w. Wenn man die Württembergische Posttaxverordnung ansieht, so findet sich darin zuerst der Deutsche Tarif abgedruckt; bei fast jedem einzelnen Paragraphen ist aber am Schlusse ein Zusatz, nach welchem für die Beförderung im Inlande eine etwa um ein bis zwei Kreuzer geringere Taxe Platz greift; es ist das also gewissermaßen eine glossirte Ausgabe des Deutschen Posttaxcodex; aber es gelten für den inländischen Württembergischen Verkehr meist nur die Zusätze, so daß es auch dort heißt: was die Glosse nicht anerkennt, erkennt auch die Curie nicht an. Nun, m. H., diese billigeren Localtaxen sind bei den dort obwaltenden Verhältnissen ein Vorzug, den wir dem genannten süddeutschen Staat ja gar nicht streitig machen wollen, und derselbe hat es auch vermöge seiner verfassungsmäßigen Autonomie auf diesem Gebiete vollkommen in der Hand, diesen Vorzug ferner zu bewahren.

Wenn dann von dem geehrten Abgeordneten Dr. Dernburg auf den geringeren Localverkehr in Norddeutschland Bezug genommen ist, so möchte ich mir erlauben, dem genannten Herrn den Rath zu ertheilen, wenn er das nächste Mal eine Reise nach Berlin macht, gütigst den Weg durch die Rheinprovinz oder Sachsen zu nehmen, und er wird Orte finden, die einen außerordentlich lebhaften Localverkehr haben; sicher ist in der Rheinprovinz, im Bergisch-Märkischen u. s. w. ein lebhafterer Localverkehr als in Württemberg; und in diesen Gebieten hat bisher eine ausnahmsweise Taxe für jenen Verkehr keineswegs bestanden; die Bevölkerung hat die kleine Erhöhung, die im Jahre 1867 eingetreten ist, ohne Nachtheil ertragen. Die Weitsichtigkeit, von welcher die Rede gewesen ist, bedauere ich in diesen Verhältnissen nicht; sie liegt in der ganzen Entwickelung und Strömung unserer Zeit; ich möchte glauben, daß es bedenklicher ist, wenn man sich zu sehr mit den naheliegenden Verhältnissen beschäftigt; man geräth dabei in Gefahr, die Eigenschaft der Leute zu bekommen, die sich angewöhnt haben, die Objecte ihrer Anschauung immer sehr nahe vor die Augen zu halten; sie verlieren dann den Maßstab für die zutreffende Schätzung der weiter liegenden Dinge und für die richtige Erkennung der größeren Verhältnisse. Ich möchte aber bitten, daß Sie den letzteren Maßstab anlegen, und das daraus sich ergebende Resultat bei der schließlichen Entscheidung, die Sie über die Vorlage zu treffen haben werden, den Ausschlag geben lassen.

Ein Antrag auf Schluß wird angenommen.

Berichterstatter Abgeordneter Wilmanns: M. H.! Einige Worte muß ich doch einzelnen Herrn Rednern Namens der Commission erwidern. Zunächst hat der Herr Abgeordnete Weigelt sehr scharf gerügt, daß von einem Theil der Commission nach Inhalt des Commissionsberichts ein Gegensatz hervorgehoben worden sei zwischen dem Großverkehr und dem Localverkehr. Er hat namentlich Bezug genommen auf einen Passus in dem Commissionsberichte, nach welchem von einem Mitgliede der Commission geäußert sei: »viele größere Firmen hätten

in Folge der Ermäßigung vom Jahre 1867 weit höhere Summen erspart, als ihre gesammten Jahressteuern betrügen«. Nun, m. H., es liegt hier eine kleine Ungenauigkeit im Berichte vor. Es ist jene Aeußerung in der Commission nicht als Privatansicht eines Mitgliedes gethan, sondern sie wurde als eine Thatsache mitgetheilt, beruhend auf dem übereinstimmenden Inhalte mehrerer Berliner Zeitungen, welche diese Aeußerung eines Chefs eines der größten Berliner Bankinstitute mitgetheilt hatten. Nun richte ich an Sie zur Rechtfertigung dieser in den Bericht mit aufgenommenen Erklärung die einfache Frage, ob Sie mir im ganzen Reiche auch nur einen einzigen kleinen Handwerker oder nur einen einzigen bäuerlichen Besitzer nachweisen können, der in Folge der Portoermäßigung aus dem Jahre 1867 soviel erspart hat, als seine Jahressteuern betragen? (Stimmen links: Gewiß nicht.)

Ich glaube, schon durch diese Thatsache allein ist es vollständig gerechtfertigt, wenn man in Beziehung auf das vorliegende Gesetz einen gewissen Gegensatz zwischen Groß- und Kleinverkehr innerhalb der Commission betont hat. Der Herr Redner hat aber weiter nicht hinreichend in Erwägung gezogen, daß die Bewohner der kleinen Ortschaften und des platten Landes doch weit öfter in die Lage kommen, ihre Bedürfnisse mit der Post aus benachbarten größeren Städten zu beziehen, als die Bewohner der größern Centren, welche ihren Bedarf an Ort und Stelle erhalten.

Der Referent suchte demnächst den Antrag des Abgeordneten Braun (Hersfeld) gegen die in der Discussion hervorgetretenen Ausstellungen in Schutz zu nehmen, wobei er von dem Präsidenten darauf hingewiesen wurde, daß es dem Redner in seiner Eigenschaft als Berichterstatter der Commission nicht zustehe, das von der Commission abgelehnte Amendement zu vertreten.

Bei den demnächst erfolgenden Abstimmungen wurden alle Abänderungsvorschläge, mit Ausnahme desjenigen der Commission zum letzten Alinea der Vorlage, abgelehnt, und der ganze Paragraph, so wie er in der Vorlage der Commission übereinstimmend mit der Regierungsvorlage zu lesen ist (s. o.) angenommen.

Die Resolution, die die Abgeordneten von Behr und Braun (Gera) zu diesem Paragraphen vorgeschlagen haben (s. o.), wird abgelehnt.

Die Debatte geht zu §. 2 über.

Berichterstatter Abgeordneter Wilmanns: M. H.! Bei §. 2 sind zunächst dieselben Gesichtspunkte maßgebend, welche bei §. 1 maßgebend waren. Es kommt aber hier hinzu, daß wohl von allen Seiten anerkannt werden muß, daß eine Erhöhung der Portobeträge für Sendungen unter 50 Thlr. den Kleinverkehr mittrifft, während die Ermäßigungen für Sendungen über 100 Thlr. ausschließlich den Großverkehr treffen, in diesem Falle also jedenfalls der Einwand nicht erhoben werden kann, zwischen Groß- und Kleinverkehr dürfe bei dem vorliegenden Gesetze nicht unterschieden werden. Ich will auch hier auf die Gründe, welche in der Commission für und gegen den Abänderungsantrag geltend gemacht worden sind, für jetzt nicht weiter eingehen, sondern den Verlauf der Debatte abwarten, beschränke mich vielmehr lediglich auf die Mittheilung der Positionen aus dem bisherigen und dem neuen Tarif, welche für die Debatte erheblich sein dürfen.

Die Postgebühr bei Werthsendungen setzt sich zusammen aus dem Porto und der Assecuranzprämie. Das Porto ist nach der Vorlage bei allen Werthsendungen

bis 5 Meilen um $33\frac{1}{3}$ Procent, von 10 — 15 Meilen um 100 Procent, von 15 bis 25 Meilen um 25 Procent erhöht. Bei weiteren Entfernungen ist es sehr erheblich ermäßigt. Die Assecuranzprämie ist bei Entfernungen bis 15 Meilen für Werthsendungen unter 50 Thlr. um 100 Procent erhöht. Bei Sendungen bis 100 Thlr. ist sie dieselbe geblieben und bei allen Sendungen über 100 Thlr. tritt eine erhebliche Ermäßigung ein. Die Folge der vorgeschlagenen Tarifänderungen ist, daß bei großen Werthsendungen auf nahe Entfernungen eine Ausgleichung stattfindet zwischen den Erhöhungen an Porto und Ermäßigungen an Assecuranzgebühr, daß ferner bei Werthsendungen über hohe Beträge auf weite Entfernungen die »Ermäßigung« doppelt eintritt, daß dagegen andererseits bei Werthsendungen unter 50 Thlr. auf kleine Entfernungen die »Vertheuerung« ebenfalls doppelt eintritt. Diesem Mißverhältnisse abzuhelfen, bezweckt die von der Commission bewirkte Aenderung der Regierungsvorlage.

Abgeordneter von Unruh (Magdeburg): M. H! Ich befinde mich bei diesem Paragraphen und zwar bei dem Zusatz, den die Commission vorgeschlagen hat, in derselben Lage, wie bei §. 1. Ich würde ganz und gar nichts dagegen haben, und würde es für eine sehr angenehme Erleichterung und Ermäßigung ansehen, wenn ich Aussicht hätte, das Gesetz mit diesem Zusatze durchzubringen. Es wird allein darauf ankommen, wie sich die Postverwaltung darüber erklärt, aber der Zusatz ist mir nicht von der Wichtigkeit, von der Bedeutung, daß ich darum das Gesetz fallen lassen sollte. Der Fortschritt, den ich vorhin schon erwähnt habe, m. H., der in §. 2 liegt, ist außerordentlich groß. Diese Herabsetzung der Versicherungsgebühr für 100 Thlr. auf 6 Pf. ist der Art, daß in der That jeder wohlthun wird, den vollen Betrag seiner Sendung wirklich zu versichern. Die großen Geschäftsleute, m. H., helfen sich jetzt in der Art, daß sie z. B. 50 Thlr. declariren, also auch versichern, während sie 2-, 3-, 10,000 Thlr. und darüber in den Brief stecken. Es giebt Versicherungsgesellschaften, die auf Grund der Bücher größerer Geschäftsleute, also namentlich Banquiers, den Ausfall tragen, wenn solch ein Brief verloren geht. Die Post ersetzt natürlicherweise nur was declarirt ist, aber die Versicherungsgesellschaft übernimmt den Rest. Das ist ein Vortheil, der nur den ganz großen Geschäftsleuten zu Gute kommt, dagegen der Privatmann ist in der schlechten Lage, daß er entweder ein hohes Porto bezahlen muß, oder daß er riskirt, wenn sein Brief verloren geht, nur die declarirte Summe zu bekommen, nicht den ganzen Betrag. Diese Herabsetzung auf 6 Pf. von 100 Thlr. ist so bedeutend und so durchgreifend, daß sie für Jedermann, für den Geschäftsmann sowohl als für den Privatmann, eine entschiedene Verbesserung gegen den jetzigen Zustand ist, und deswegen würde ich diesen Paragraphen nicht aufgeben, um den Zusatz, welchen die Commission gemacht, beizubehalten. Es hängt davon ab, m. H., wie die Postverwaltung sich dem Amendement gegenüberstellt. Die Reichscommissarien haben diesen Zusatz ganz entschieden abgelehnt und erklärt, das Gesetz sei dann unannehmbar. Wird diese Erklärung wiederholt, so werde ich gegen den Zusatz stimmen, läßt die Postverwaltung ihn sich gefallen, — sehr schön, so bin ich damit einverstanden.

Bevollmächtigter zum Bundesrath, General-Postdirector Stephan: M. H.! Ich glaube, nachdem das Hohe Haus so eben mit großer Majorität den §. 1 der Regierungsvorlage angenommen hat, ist es eine einfache Forderung der Logik und Consequenz, daß die Amendements, welche die Commission zu dem §. 2 gestellt

hat, ebenfalls verworfen werden, denn die ganze Harmonie des Gesetzes wird dadurch gestört; sein Grundgedanke wird verändert. Es bilden dann die beiden Artikel des Gesetzes nicht mehr Glieder eines organischen Ganzen, sie gehen nicht zusammen, sondern sie liegen auseinander wie disjecta membra.

Es tritt hinzu, daß die beiden Amendements, wenn ich sie gleich beide zusammenfassen darf, der Verwaltung einen Ausfall von 300,854 Thlr. verursachen, und nach dem, was bereits zum §. 1 ausreichend bemerkt worden ist, kann ich nicht in Aussicht stellen, daß von Seiten der verbündeten Regierungen auf einen so bedeutenden weiteren Ausfall wird eingegangen werden können.

Ich bitte Sie also mit Rücksicht auf diese logischen und finanziellen Gründe, die beiden Amendements zu verwerfen, und den §. 2 pure so anzunehmen, wie er ursprünglich in der Gesetzesvorlage steht.

Abgeordneter Dr. Braun (Gera) nahm in einem eingehenden Vortrage die Wirksamkeit der Privatversicherungsgesellschaften in Beziehung auf das Geldversendungsgeschäft gegen die Motive des Gesetzentwurfes in Schutz. Er führte aus, daß der Geschäftsbetrieb der Versicherungsgesellschaften seinen Grund in der privilegirten Stellung finde, welche die Post, wie die Eisenbahnen, als Frachtführer nach dem Handelsgesetzbuch genieße. Eine Ausbeutung der Post durch die Thätigkeit der Versicherungsgesellschaften könne nicht zugegeben werden, da es im Wesen jedes Versicherungsgeschäfts liege, daß der Versicherer mit dem versicherten Gegenstande nicht in Berührung trete. Ich möchte, schloß der Redner, Widerspruch einlegen gegen die Auffassung, die in den Motiven herrscht; ich möchte vor Allem Widerspruch einlegen gegen die Absicht, zum Zwange oder zu dem Monopol zurückzukehren, und ich möchte endlich schließlich den Beschwerden der Versicherungsgesellschaften gegen diesen Angriff auf sie insoweit gerecht werden, als ich bekenne, daß ich von der Begründetheit dieser Anschuldigung für meine Person nicht überzeugt bin, sondern sowohl der Post als den Gesellschaften wünsche, daß sie keinen andern Krieg gegeneinander führen, als den Krieg der freien Wettbewerbung, der dem Publicum Nutzen bringt.

Bevollmächtigter zum Bundesrath, General-Postdirector Stephan constatirte dem gegenüber, daß die Initiative zur Ermäßigung des Geldportos keineswegs hervorgegangen sei aus einer Besorgniß vor der Concurrenz der Versicherungsgesellschaften, sondern aus einer Zeit herstamme, in welcher von solchen Post-Versicherungsgesellschaften noch gar nicht die Rede gewesen sei. Diese Absicht sei durch die bekannten großen Ereignisse nicht sobald zur Ausführung gelangt, auch seien demnächst die bedeutende Brief-Portoermäßigung, die Abschaffung des Landbrief-Bestellgeldes und andere Reformen als dringender und wichtiger erkannt worden. Sobald aber nach Beendigung des letzten großen Krieges der Zeitpunkt für die Umgestaltung des Geld-Portotarifs eingetreten war, sei die ohne irgend welche Rücksicht auf Concurrenzen längst gehegte Absicht, aus der eigenen Bewegung der Verwaltung heraus, sofort und ohne Zögern wieder aufgenommen und eine Ermäßigung des Geldportos in erster Linie im Interesse des allgemeinen Verkehrs angebahnt worden.

Abgeordneter Braun (Hersfeld): M. H.! Ich wollte Sie noch einmal dringend ersuchen, wenigstens die Anträge der Commission, die auch dorten von meinen Freunden und mir hergerührt haben, anzunehmen. Ich erlaube mir nur noch mit wenigen Zahlen das Resultat der neuen Tarife vorzuführen. Sie wer-

den, wenn Sie die Berechnungen der Regierungsvorlage anstellen, finden, daß ein Geldbrief mit 50 Thlr., der jetzt 2 Sgr. kostet, künftig $2\frac{1}{2}$ Sgr. auf die Entfernung von 5 Meilen kosten wird, daß ein Brief mit 50 Thlr., der jetzt auf 10 bis 15 Meilen $2\frac{1}{2}$ Sgr. kostet, künftig 5 Sgr. kosten wird, und daß ein Brief mit 50 Thlr., der früher bei 15—25 Meilen Entfernung 4 Sgr. gekostet hat, künftig 5 Sgr. kosten wird.

Dann finden Sie bei 50—100 Thlr. eine ähnliche Erhöhung von theilweise $\frac{1}{2}$ Sgr. Bei 300 Thlr. tritt schon eine Ermäßigung ein, dagegen kommen dann in den höheren Summen und weiteren Entfernungen ganz colossale Ermäßigungen vor. So finden Sie z. B., daß 1000 Thlr., die seither auf 50 Meilen 35 Sgr. gekostet haben, künftig nur 9 Sgr. kosten werden. Ich habe es auch hier nicht über mich gewinnen können, eine nicht unbedeutende, bis zu 100 Procent steigende Erhöhung des Geldportos bei kleinen Entfernungen und Summen zu befürworten und dagegen eine so bedeutende Ermäßigung, wie sie hier vorgeschlagen ist, in den größeren Beträgen und weiteren Entfernungen zu genehmigen. Ich bitte Sie dringend, nehmen Sie hier die Commissionsvorschläge an und erweitern Sie die Zone von 10 auf 20 Meilen, Sie können um so sicherer gehen in diesen Sätzen, als Sie im ersten Paragraph jede Ermäßigung abgelehnt, die Regierungsvorlage im Vollen angenommen haben, weil meiner Ansicht nach nicht eine Verminderung der Einnahmen eintreten, sondern eine ganz erkleckliche Mehreinnahme erreicht werden wird, denn der Kleinverkehr wird höher tarifirt, und der Kleinverkehr ist nach allen statistischen Mittheilungen bei Weitem der größere. Ich bitte Sie dringend, nehmen Sie diesen Vorschlag an.

Abgeordneter Paravicini: M. H.! Ich habe in der Commission zu der Minderheit gehört, die bestrebt war, die niedrigsten Sätze des Packetportos nicht zu erhöhen. Wir sind damit unterlegen, glauben aber hier bei §. 2 um so mehr darauf rechnen zu können, daß das Haus in seiner Mehrheit den Anträgen der Commission beitreten wird, denn hier sind doch ganz andere Verhältnisse, als bei dem Packetporto. Bei dem Packetporto kann unter Anderem angeführt werden, daß man sich leicht dafür der Boten bedienen kann. Wenn aber kleine Geldsendungen versandt werden sollen, so wird doch jedenfalls Jeder die Post vorziehen, und wäre es wünschenswerth, daß dafür auch die bisherigen Sätze möglichst beibehalten werden sollten. Die Motive sagen auch, daß man geringere Versicherungstaxen erheben wolle; hier aber sind gerade die kleinen Geldsendungen so bedeutend erhöht, daß es wohl angemessen sein dürfte, wenigstens für diese den Anträgen der Kommission beizustimmen. Sollte das Haus nicht darauf eingehen, die Entfernung bis zu 20 Meilen anzunehmen, so wünschte ich doch, Sie darauf aufmerksam zu machen, daß der zweite Antrag dahin geht, daß die Minimal-Versicherungsgebühr von 1 Sgr. für die erste Entfernungsstufe auf $\frac{1}{2}$ Sgr. ermäßigt bleiben soll. Dadurch wird den Ansprüchen derjenigen, die auf kleine Entfernungen geringe Geldsendungen zu versenden haben, einigermaßen nach der bisherigen Taxe entsprochen werden. Ich bitte deshalb, daß die Abstimmung über die beiden Anträge in zwei Absätzen vorgenommen werde, damit diejenigen, die sich vielleicht nicht damit einverstanden erklären können, daß bis zu 20 Meilen der Minimalsatz ausgedehnt werde, wenigstens dem zweiten Antrage ihre Zustimmung geben können, es würde dadurch vielen Beschwerden, die sich, wenigstens wie ich mir vorstelle,

in meiner Heimath erheben können, abgeholfen werden. Ich bitte daher den Herrn Präsidenten, die Abstimmung in zwei Absätzen vornehmen zu wollen.

Bevollmächtigter zum Bundesrath, General-Postdirector Stephan: M. H.! Der letzte Vorschlag des Herrn Abgeordneten Paravicini nöthigt mich noch, mit wenigen Worten eine Erläuterung zu geben. Wenn der Antrag getrennt wird, so ergiebt sich nach dem ersten Theil desselben ein Ausfall von 181,912 Thlr., und nach dem zweiten Theil ein Ausfall von 118,942 Thlr. Die 300,000 Thlr. die ich Ihnen vorher nannte, setzen sich aus diesen beiden Elementen zusammen, und jedes Einzelne ist für die Regierung ebenso unannehmbar, als beide zusammengenommen.

Zum Schluß möchte ich noch bemerken, daß keineswegs die Aufrechterhaltung der bisherigen Sätze durch dieses Amendement bewirkt wird, sondern es wird eine Ermäßigung der jetzt für den Localverkehr geltenden Sätze herbeigeführt. Ein Brief mit 50 Thlr. auf 20 bis 50 Meilen kostet jetzt 4 Sgr., er würde nach dem Vorschlage $2\frac{1}{2}$ Sgr. kosten.

Der Schluß der Diskussion über §. 2 wird angenommen.

Der Commissionsantrag zu Lit. a. 1 und 2 wird abgelehnt.

Die Regierungsvorlage ad a 1 und 2 lautet:

Für Sendungen mit Werthangabe wird erhoben:

a) Porto und zwar

1. für Briefe ohne Unterschied des Gewichts,
auf Entfernungen bis 10 Meilen einschließlich .... 2 Sgr.,
auf alle weiteren Entfernungen .... 4 „
Für unfrankirte Sendungen wird ein Portozuschlag von 1 Sgr. erhoben.

2. für Packete und die dazu gehörige Begleitadresse:
der nach §. 1 sich ergebende Betrag.

(Dieselbe wird angenommen.)

Nach dem Vorschlage des Abgeordneten Paravicini soll die Fortsetzung lauten:

b) Versicherungsgebühr ohne Unterschied der Entfernung und zu jeder Höhe der Werthangabe gleichmäßig $\frac{1}{2}$ Sgr. für je 100 Thlr. oder einen Theil von 100 Thlr., bei Entfernungen über 10 Meilen jedoch mindestens 1 Sgr.

Dieser Vorschlag wird angenommen und damit die Lit. b. der Regierungsvorlage beseitigt.

Der Paragraph wird darauf in dieser Gestalt in seiner Gesammtheit angenommen.

§. 3 und §. 4 werden ohne Discussion angenommen.

Abgeordneter von Behr (Greifswald): M. H.! Es ist also Ihr Wille gewesen, wie Sie eben durch Ihre Beschlüsse documentirt haben, daß künftighin alle Geldbriefe bis auf die Höhe von 50 Thlr. um ca. 20, 50 ja beinahe 100 pCt. theurer werden sollen, und ich habe nicht für die Anträge der Commission auf Herabsetzung gestimmt. Ich möchte alle Geldbriefe bis zu 50 Thlr. aus der Welt geschafft haben, ich finde, aller solcher kleiner Geldverkehr muß durch das moderne treffliche Institut der Postanweisungen geschehen und aus dieser meiner Anschauung ist der Vorschlag meiner Resolution hervorgegangen. Es scheint heute kaum möglich zu sein, etwas gegen die Generaldirection der Post durchzu-

bringen, aber, m. H., hierfür habe ich doch wirklich die wichtigsten volkswirthschaftlichen Gründe. M. H.! Die Correspondenzkarten zu ½ Sgr. sind ein herrliches Institut, die Eisenbahnbeförderung pro Meile 1½ Sgr. ist eine der schönsten volkswirthschaftlichen Errungenschaften der neueren Zeit, die wir haben können. Ich meine, m. H., wenn wir heute beschließen, auch den kleinen Geldverkehr möglichst billig durch Postanweisungen geschehen zu lassen, so ist das ein für das große Ganze überaus wohlthätiger wirkungsvoller Beschluß. Es wurde uns schon in der Commission mitgetheilt, daß gerade der Arbeiterstand, der fern von seiner Heimath thätig ist, das Institut der Postanweisungen viel benutzt. Ich mache ferner darauf aufmerksam, wie sehr es das Bezahlen der kleinen Rechnungen erleichtert, wenn dieser Postverkehr möglichst billig ist. Ich mache endlich darauf aufmerksam, daß das jetzt vielfache heimliche Beilegen von kleinem Papiergeld in die Groschenbriefe, was so leicht die Postbeamten in Versuchung führt, dann sofort aufhören muß, wenn die Post möglichst billig solche kleine Geldbeträge übermittelt. Wenn in meiner Resolution gesagt ist, »15 bis 20 Thlr.«, so soll das heißen »50 Mark«; wir können aber jetzt noch nicht die Markrechnung in dieses Gesetz aufnehmen, und ich habe deshalb nur gesagt »15 bis 20 Thlr.«, weil ich damit bezeichnen wollte, daß eine ähnlich kleine Summe für 1 Sgr. befördert werden soll, dagegen größere Summen bis zu 50 Thlr. für 2 Sgr., und ich hoffe, daß wir hierfür Ihren Beifall haben werden. Ich will mir noch die Bemerkung erlauben, daß ich mir hier nicht sagen lasse, so und so viel hunderttausend Thaler Ausfall wird das ergeben. M. H.! Wer hat bis jetzt 2 Sgr. zahlen wollen, um ganz kleine Beträge per Postanweisung abzuschicken? die Postanweisungen werden für diese kleinen Beträge künftig erst wesentlich benutzt werden, wenn sie billig sind und wenn doppelt so viel, als bisher Sendungen per Postanweisung geschehen, so lasse ich mir — alle Achtung vor dem, was von der Postverwaltung gesagt wird — hier nicht sagen: so und so viel hunderttausend Thaler werden dadurch verloren gehen.

Bevollmächtigter zum Bundesrath, General-Postdirector Stephan: Ich werde den geehrten Herrn Abgeordneten von Behr, ungeachtet der von ihm in richtiger Vorahnung eingelegten Verwahrung, doch bitten, es mitanzuhören, wenn ich dem Hohen Hause mittheile, daß, falls diese Resolution angenommen werden sollte, ein weiterer Ausfall von 307,000 Thlr. jährlich entstehen würde. Ein solches Argument kann ich beim besten Willen nicht preisgeben.

Ich glaube sodann, daß die Schlußfolgerung, welche von dem Herrn Abgeordneten gezogen ist, daß nämlich, je mehr der Verkehr sich erweitert und steigert, auch die Einnahmen der Post um so größer werden, in diesem Falle doch nur eine sehr beschränkte Anwendung zuläßt. Wenn wir nämlich für die Postanweisungen auf 1 Sgr. hinabgehen könnten, so würden wir weit unter die Selbstkosten der Postverwaltung gerathen. Diese Selbstkosten betragen für die einzelne Postanweisung durchschnittlich 1 Sgr. 10¼ oder 10¾ Pf., es bleibt also bei dem geringen Satz von 2 Sgr, wie er jetzt besteht, etwa 1½ Pf. für die Postverwaltung übrig. Dabei sind die Zinsen des Betriebscapitals noch gar nicht in Anschlag gebracht; im vorigen Jahre sind circa 150 Millionen Thaler durch den Postanweisungsverkehr umgesetzt worden, und es ist dazu ein Betriebscapital von ein paar Millionen erforderlich, um diesen schnellen Umsatz in lebendigem Fluß zu erhalten, weil das Geld, das bei den 6000 einzelnen Postanstalten eingezahlt und

ausgezahlt wird, nicht so schnell die oft sehr langen Canäle durchläuft, als die mit Briefpost beförderte Anweisung, welche die Postverwaltung sofort auf Sicht honorirt. Das ist also ein wesentlicher Umstand, der hierbei in Betracht kommt. Die meisten anderen Staaten haben einen viel höhern Tarif für den Postanweisungsverkehr, selbst bis zum zehnfach höhern Satze, als die Deutsche Postverwaltung. Ich möchte noch darauf aufmerksam machen, daß wir durch den Vorschlag in der Resolution eine vollständig irrationelle Taxe dem Briefportotarif gegenüber bekommen würden. Wenn ein Brief 1 Sgr. kostet und dieser Satz nicht als übertrieben angesehen wird, so weiß ich nicht, wie wir dazu kommen sollen, Postanweisungen von 10 bis 15 Thlr., auf die man ja auch noch einen Brief schreiben kann, für dieselbe Taxe zu befördern, die Einzahlungen anzunehmen und die Auszahlungen zu bewirken, um die große Last der Arbeit, sowie die Verantwortlichkeit zu tragen, welche damit verbunden ist. Die Geldbriefe bis 50 Thlr. sind der Postverwaltung allerdings nicht so angenehm, wie sie es im Allgemeinen den Empfängern sein werden, aber, m. H., es ist leider in Betracht zu ziehen, daß die Geldbriefe in natura aus einem betrübenden Grunde zur Zeit gar nicht zu vermeiden sind: das ist die Fluth der sogenannten wilden Kassenscheine. Ich habe vor ein paar Tagen von einem intelligenten Kaufmann aus einer lebhaften Industriestadt der Rheinprovinz einen Brief bekommen, worin derselbe sich über diese Angelegenheit ausspricht. Er hat unter anderen bei mehreren hundert Geschäften nachgefragt, wieviel in einem gegebenen Moment der baare Bestand der Tageskasse betrage und wie derselbe sich zusammensetze. Die Meisten haben auch die Gefälligkeit gehabt, ihm die nöthigen Data anzugeben. Da hat sich nun im Durchschnitt folgendes Resultat ergeben: unter 2200 Thlr. sind 1500 Thlr. fremde Kassenscheine, 500 Thlr. Coupons und nur 200 Thlr. Preußisch Geld vorhanden gewesen. Diese wilden Kassenscheine werden bekanntlich von Hand zu Hand geschickt, Jeder sucht sie so rasch wie möglich loszuwerden, und die Post wird sich hüten, sie bei Baareinzahlungen anzunehmen, denn sonst hätte sie sie bald alle auf dem Halse. Wenn ich Sie nun bitten muß, m. H., von dem vorgeschlagenen Minimalsatze von 1 Sgr. für die Postanweisungen abzusehen, um der Verwaltung nicht Veranlassung zu geben, unter die Selbstkosten hinabzugehen, so bin ich doch andrerseits vollkommen bereit, eine anderweite Gestaltung des Postanweisungstarifs in Erwägung zu nehmen. Der Satz von 2 und 4 Sgr. hat uns allerdings insofern etwas genirt, als ein zu schroffer Abstand zwischen diesen beiden Ziffern liegt. Die Klagen, welche der Postverwaltung über die Postanweisungstaxe zu Ohren gekommen sind, richten sich weniger gegen das Minimum von 2 Sgr., als vielmehr gegen den Satz von 4 Sgr., indem man, während 25 Thlr. noch für 2 Sgr. übermittelt werden, bei dem 26sten Thaler gleich 4 Sgr. zu bezahlen hat. Nun wäre es zugleich wünschenswerth, sobald wir die Markrechnung haben werden, den höchsten Betrag der Postanweisung über 50 Thlr. hinaus auszudehnen und etwa Abstufungen von 100, 200 und 300 Mark zu machen, wobei dann ein Tarifsatz von 3 Sgr. sich vielleicht wird einschalten lassen. Auf diese Weise würde auch eine Ermäßigung herbeigeführt. Ich möchte mir deshalb erlauben, wenn eine Resolution gefaßt werden soll, dem Herrn von Behr den Vorschlag zu machen, in dem vorliegenden Entwurf derselben die Details wegzulassen und nur auf die Erleichterung und Förderung des Postanweisungsverkehrs, für welchen der geehrte Herr Abgeordnete stets ein so verdienstliches Interesse an den Tag gelegt hat, den

Antrag im Allgemeinen zu richten; das wäre dann eine Resolution, mit der ich mich einverstanden erklären könnte.

Abgeordneter von Behr (Greifswald): Ich erlaube mir darauf aufmerksam zu machen, daß der Herr General-Postdirector für mich gesprochen hat, indem er die wilden Kassenscheine ins Feld geführt hat. Wo wir denen zu Leibe können, so sollen wir es doch thun. Im Uebrigen erkläre ich mich bereit, eine Aenderung der Resolution in dem Sinne vorzunehmen, wie es so eben von dem Herrn General-Postdirector vorgeschlagen ist.

Die Resolution wird getheilt zur Abstimmung gebracht und in erster Hälfte:

»Der Reichstag wolle beschließen:

Zur Ergänzung des Gesetzes über das Posttaxwesen bedarf es gleichzeitiger Reform des Postanweisungs-Verkehrs.« —

angenommen, die zweite:

»in der Richtung, daß das Porto für Sendungen bis auf Höhe von 15 oder 20 Thlr. — 1 Sgr., bis auf 50 Thlr. — 2 Sgr. beträgt«

abgelehnt.

Damit schließt die zweite Lesung des Gesetzentwurfs.

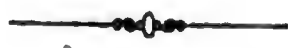
II. Kleine Mittheilungen.

Die postalischen Arbeiten der Königlichen Staatsdruckerei. Einem Aufsatz des Reichs- und Staatsanzeigers über diesen Zweig der Thätigkeit des großen Instituts entnehmen wir die folgenden, den Lesern des »Postarchivs« doppelt interessanten Mittheilungen:

Die Königliche Staatsdruckerei hat die Fabrikation sämmtlicher Stempel-, Wechsel-, Post- und Telegraphenmarken, die Postkarten, Freicouverts und Streifbänder für Preußen und die meisten Deutschen Staaten und aller derselben Werthmarken und Papiere seit Errichtung des Deutschen Reichspostgebiets zu besorgen, sowie die Anfertigung der Druckplatten zu den Post- und Stempelmarken für das Königreich der Niederlande und seine Kolonien Surinam und Curaçao, auch zu den Postmarken für die Insel Helgoland übernommen. — Die Producirung dieser kleinen und kleinsten Werthzeichen pflegt das Hauptinteresse aller Besucher der Königlichen Staatsdruckerei zu fesseln, weil sie übersichtlicher ist und die zierlichen Maschinen, die dafür im Betriebe sind, mit einer seltenen Eleganz arbeiten. Der Beschauer verfolgt hier die Entstehung der Briefmarkenbogen von Anfang bis zu Ende. Er sieht das weiße Papier durch die Pressen gehen, die ihm die in hervortretendem Relief gearbeiteten Wappenstempel einprägen, und durch andere, die demselben den verschiedenen Farbendruck mit den Werthangaben imprimiren. Die Original-Wappenpatrize ist so oft in Stahlmatrizen eingesenkt, daß die Hunderte von Marken eines Bogens auf einmal ihr Gepräge erhalten können. Er sieht ferner die sinnreich erfundene Gummirmaschine, in welcher ein mit flüssigem Gummi gefüllter Behälter ununterbrochen eine breite Pinselbürste tränkt, unter welcher hindurchgleitend die Rückseiten der Markenbog

ganz gleichmäßig mit dem Klebestoff überzogen werden. Die Königliche Staatsdruckerei wendet nur reinen Gummi an, nicht Gelatine und andere Surrogate. Der tägliche Verbrauch an Gummi arabicum beziffert sich auf einen Centner, ein Beleg für den Umfang dieser Fabrikationsbranche. Der Beschauer sieht darauf die gummirten Bogen in Trockenmaschinerien aufgehängt, deren andere zum wiederholten Trocknen des Papiergeldes, welches durchschnittlich achtmal naß gemacht und ebenso oft getrocknet werden muß, überhaupt großen Raum beanspruchen und ganze weite Säle füllen. Er kommt endlich an die Maschine, welche die Löcher zum Abreißen der einzelnen Marken bohrt. Bei dieser Maschine tritt der große Einfluß zu Tage, den die scheinbar geringfügigsten Umstände bei einer so umfangreichen Fabrikation auszuüben im Stande sind. Es sind nämlich seit einiger Zeit die Deutschen Postmarken mit einem farbigen Rande versehen, nicht mit einem weißen, wie die aller andern Länder, weil sie dadurch sich schärfer von dem Papier der Couverts abheben sollten. Seit Einführung dieser farbigen Ränder nutzen sich nun aber die feinen Stahlnadeln der Lochmaschine in der viermal kürzeren Zeit ab, weil sie außer dem Papier auch die dünne Farbenschicht der Ränder mit zu durchbohren haben. Die Kostenfrage wird deshalb wohl demnächst die farbigen Markenränder wieder in Wegfall kommen lassen. Das letzte Stadium bildet die Expedition, in welcher die Briefmarkenbogen buch- und rießweise zugezählt werden, verpackt und versiegelt, fertig zum Versenden an die Reichs-Postanstalten.

Nicht minder interessant, als die Markenfabrikation ist die der Freicouverts. Neben der Falzmaschine liegen die bereits bedruckten, zugeschnittenen und gummirten Blätter in Haufen auf einander gestapelt. Ein Arm der Maschine langt hin, ergreift das oberste Papier, führt es über die Oeffnung eines viereckigen Kastens, blitzschnell fährt von oben zweimal hintereinander ein in die Form passender Stempel hernieder, die Ränder einfalzend und zusammendrückend, und stößt die jetzt fertigen Couverts seitwärts weg, so daß dieselben kaum schnell genug auf einander geschichtet werden können. Sinnreich ist der Mechanismus, durch welchen der betreffende Maschinenarm immer nur das oberste, nur das eine Papier erfaßt. An ihm befinden sich nämlich zwei fein durchbohrte, mit einer Luftpumpe in Verbindung gesetzte Stifte, die das oberste Papier nicht eigentlich greifen, sondern ansaugen. — So lange früher die Freicouverts nur zum Markenwerthe verkauft wurden, hatte die Königliche Staatsdruckerei deren jährlich bis zu fünfundzwanzig Millionen anzufertigen, seitdem für den Papierwerth und die Fabrikationskosten eines jeden Couverts je ein Pfennig mehr berechnet wird, ist der Bedarf derselben auf jährlich acht Millionen gesunken, trotz des inzwischen so bedeutend gesteigerten Postverkehrs.



Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Kayßler.

Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Deutsches Postarchiv.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 8. Berlin, Mai. 1873.

I. Actenstücke und Aufsätze.

23. Die dritte Lesung des Gesetzentwurfs,

betreffend

einige Abänderungen des Gesetzes über das Posttaxwesen,

in der 16. Sitzung des Deutschen Reichstages vom 21. April 1873.

(Nach dem stenographischen Bericht.)

In der dritten Lesung stellte der Abgeordnete von Unruh den Antrag, unter Beseitigung des in der zweiten Berathung ohne eingehende Debatte zur Annahme gelangten Antrages des Abgeordneten Paravicini, wonach die Versicherungsgebühr für Sendungen mit Werthangabe erst bei Entfernungen über 10 Meilen mindestens 1 Sgr. betragen soll*), die Regierungsvorlage in §. 2 Litt. b. wiederherzustellen. Zur Begründung dieses Antrages ergriff nach dem Antragsteller das Wort der

Bevollmächtigte zum Bundesrath General-Postdirector Stephan: M. H.! Ich wollte mir erlauben, das Amendement ebenfalls noch zu befürworten.

Herr von Unruh (Magdeburg) hat bereits ausgeführt, daß eine Disparität mit dem Satze für recommandirte Briefe sich ergeben würde. Nun tritt dem noch hinzu, daß bei der Ermäßigung für Geldbriefe, welche das Amendement zum Ge-

*) Vergl. »Postarchiv« S. 212.

folge hat, auch die Anwendung der Postanweisungen beeinträchtigt wird, und daß also gewissermaßen eine Prämie dafür gewährt wird, die Circulation der wilden Kassenscheine, von denen bereits in der früheren Berathung die Rede war, noch zu vermehren. Außerdem wird das Porto nach dem Amendement, wie es in zweiter Lesung angenommen ist, für eine gewisse Kategorie von Geldbriefen sogar noch billiger, als es jetzt für gewisse Entfernungen festgesetzt ist, zum Beispiel in der Zone von 5—10 Meilen und für Werthsendungen von 50—100 Thlr. Ein Geldbrief mit 80 Thlr. hat auf eine Entfernung von 8 Meilen bisher 3 Sgr. gekostet und würde nach dem Amendement nur $2\frac{1}{2}$ Sgr. kosten; er würde also noch billiger werden, als es bisher der Fall war, während die Erfahrung doch beweist, daß die Sätze für die kleinen Entfernungen bereits bis an die äußerste Grenze der Möglichkeit angelangt sind.

Es scheint mir aber, abgesehen von diesen einzelnen Punkten, vor Allem die Erwägung sehr durchschlagend zu sein, daß durch jenes Amendement die Einheit dieses Gesetzes wesentlich beeinträchtigt wird. Man kann den Charakter des Gesetzes vielleicht so darstellen, daß man sagt, in dem Kampfe, welchen die Culturentwickelung im 19. Jahrhundert aufgenommen hat mit dem Raume, mit der Entfernung, in diesem Kampfe ist es eine einzelne Episode, ein Vorstoß. Wir haben diesen Vorstoß auf dem Gebiete der Versicherungsgebühr mit aller Energie durchgeführt, indem in der ursprünglichen Vorlage die Entfernung beim Werthporto vollständig beseitigt war, während bei dem Gewichtsporto noch eine Lokalzone festgehalten war.

Dieser Erfolg ist durch das in zweiter Lesung angenommene Amendement wieder in Frage gestellt worden; ja, er würde in der That vereitelt werden, wenn das Amendement nicht in der dritten Lesung wieder herausgebracht würde. Es hat mir — ich muß es bekennen — das Resultat der Abstimmung über das Amendement bei der zweiten Lesung auch nicht recht in der Consequenz liegend geschienen mit den vorhergegangenen Abstimmungen. Ich glaube, ich darf dies unbeschadet der Achtung, welche den Beschlüssen des Hohen Hauses gebührt, um so mehr sagen, als ich mich dabei selbst anklagen muß, indem ich vor der Abstimmung über dieses Amendement in der zweiten Berathung nicht mit der Ausführlichkeit das Wort genommen habe, wie es unbedingt geschehen sein würde, wenn ich ein solches Resultat der Abstimmung hätte voraussehen können. M. H.! Das Bewußtsein des Rechtes, jederzeit zum Worte verstattet werden zu dürfen, legt andererseits eine Zurückhaltung im Gebrauch dieses Rechts auf, die Sie gewiß natürlich finden werden, und das war allein der Grund, warum ich damals nicht specieller auf den Gegenstand einging. Ich habe mir deshalb erlaubt, dies heute nachzuholen, und bitte Sie, jene Dissonanz, welche durch das mehrerwähnte Amendement in das Gesetz hineingekommen ist, und die um so übler klingt, als sie den Hauptsatz der Composition schließt, aus dem Gesetze wieder herauszubringen, indem Sie ihr die auflösende Konsonanz folgen lassen und das Amendement von Unruh annehmen.

Abgeordneter Paravacini: M. H.! Ich habe mich schon früher dahin ausgesprochen, daß ich es für nothwendig halte, dem Antrage beizustimmen, welcher die Sätze für die kleinen Entfernungen beizubehalten für gut befindet. Ich werde mich daher auch bemühen, den von mir gestellten Antrag, der in der zweiten Lesung die Majorität des Hauses erhalten, aufrecht zu erhalten. Ich werde daher versuchen, die Begründung des Antragstellers, des Herrn von Unruh, zu

widerlegen. In erster Reihe wird, wie auch bereits von dem Herrn General-Postdirector erwähnt worden ist, dargethan, daß das Porto für recommandirte Briefe theurer würde, als das für kleinere Werthsendungen. Ich glaube aber, man sollte hier, wo nur von Packetsendungen die Rede ist, nicht das mit in Vergleich bringen, was das Briefporto ausmacht, weil eben das Briefporto nach anderen Grundsätzen berechnet ist und der Zuschlag für recommandirte Briefe mehr im Vergleich zu dem Betrage des einfachen Briefportos berechnet werden muß. Es ist die Versendung der Briefe so einfach, daß sehr leicht sich ein Einheitssatz durchführen läßt. Auch wenn man einen Zuschlag von 2 Sgr. für den recommandirten Brief angenommen hat, so ist das im Vergleich mit den Bemühungen und den Belästigungen, welche ein recommandirter Brief veranlaßt gegenüber dem Satz des einfachen Briefportos. Wollten wir überhaupt das Briefporto mit dem Packetporto in Vergleich bringen, so würde dieser für das Packetporto gewiß noch schlimmer ausfallen, weil ja doch die Versendung eines Packetes, wie schon vielfältig hervorgehoben ist, viel mehr Mühe und Arbeit verursacht, und das Packetporto gegen meinen Willen und gegen meinen Wunsch noch theurer werden würde, wenn man diesen Vergleich ziehen wollte. Ich möchte deshalb einfach die Vergleichung der Werthsendungen gegenüber dem Packetporto in Betracht ziehen und darnach bitten, daß das Haus wie bisher die Ermäßigung des Packetportos zu ½ Sgr. für kleine Entfernungen bis zu 100 Thlr. beibehalte.

Wenn nun gesagt worden ist, es werde dadurch der Einheitssatz gefährdet werden, so ist das nicht der Fall in dem Minimalsatz von 1 Sgr., da ja der Grundsatz ausgesprochen ist, daß je 100 Thlr. ½ Sgr. Versicherungstaxe haben sollen, aber wenn man nur 100 Thlr. versendet, so muß man 1 Sgr. bezahlen. Ich würde also zur Aufrechthaltung des Einheitssatzes mich leicht verstehen können, wenn er dadurch zu Stande käme, daß 100 Thlr. ½ Sgr. Versicherungstaxe haben würden. Wenn es in der Begründung des Herrn von Unruh als ein Mißbrauch bezeichnet ist, daß kleine Packete noch mehr als bisher ohne besonderen Werth, wofür 1 Thlr. vergütet wird, dennoch mit Werth belegt werden, so scheint mir, daß darin der Versender eine größere Sicherheit findet, wenn die Packete mit einem Werthe belegt sind, weil die Packete, welche ohne Werthangabe auf die Post gegeben werden, nicht eingetragen und keine Bescheinigungen darüber ausgestellt werden, und es daher bei dem Verluste derselben sehr schwer nachzuweisen ist, ob auch richtig das Packet aufgegeben worden ist. Der Mißbrauch, wenn er als solcher bezeichnet ist, wird aber nicht durch diese höhere Taxe, sondern weit mehr durch richtige Belehrung der Versender beseitigt werden können. Wenn weiter der Begründung hinzugefügt worden ist, daß dann 200 Thlr. auch nur mit 200 Thlr. vergütet werden, so liegt das in der Versicherungstaxe überhaupt, daß diejenigen, welche größere Versendungen verschicken, leicht einen niedrigeren Werth angeben, weil ja, wie dies auch früher eingehend besprochen worden ist, für größere Sendungen Versicherungsgesellschaften bestehen. Ich glaube aber mit Sicherheit annehmen zu können, daß gerade die Versender, welche ich im Auge habe, am allerwenigsten in der Werthangabe unrichtig angeben, weil diese Personen volle Sicherheit haben wollen. Es betrifft dies also nur die großen Sendungen; die kleinen Sendungen, die ich im Auge habe, werden dadurch nicht berührt.

Aus diesen Gründen möchte ich die Bitte an den Reichstag stellen, den ersten Beschluß bei der zweiten Lesung auch jetzt aufrecht zu erhalten. Es ist heute nicht

mehr angeführt worden, daß dadurch ein Ausfall entstehe, denn er beträgt auch in Wirklichkeit nur 118,000 Thlr., der gewiß bei den Einnahmen, wie sie die Post sonst hat, nicht in Betracht kommen kann. Wenn wir das neue Budget, wie es uns für das Jahr 1874 vorgelegt ist, näher ansehen, und wenn wir annehmen, daß 1½ Millionen Mehrausgaben sind und dennoch eine Mehreinnahme für das Jahr 1874 von 1½ Millionen bezeichnet werden kann gegenüber der des Jahres 1873, so glaube ich doch, wenn ich auch annehme, daß der Verkehr sich lebhaft steigern wird, daß ein großer Theil darauf berechnet sein mag, daß die kleineren Sendungen auf kürzere Entfernungen, welche nahezu 70 Procent sämmtlicher Versendungen betragen, auch mit in Betracht gezogen werden können. Ich möchte deshalb durch diesen Beschluß lediglich den Vorwurf beseitigen, als ob die kleinen Werthsendungen und die kleinen Packetsendungen auf kürzere Entfernungen mehr belastet werden sollen, damit der Großverkehr um so mehr erleichtert werden kann, und aus diesen Gründen möchte ich die Bitte stellen, den Beschluß, wie er in zweiter Lesung gefaßt worden ist, heute, in dritter Lesung, aufrecht erhalten zu wollen.

Bevollmächtigter zum Bundesrathe General-Postdirector Stephan: Der geehrte Herr Abgeordnete Paravicini hat die Frage des finanziellen Resultats berührt. Ich hatte derartige Bezugnahmen absichtlich heute vermieden, um mich nicht mit den Wolfsgruben der Statistik, wie sie der Herr Abgeordnete Dernburg neulich bezeichnet hat, zu umgeben, in der Hoffnung, dem geehrten Herrn Abgeordneten und seinen Gesinnungsgenossen die Annäherung zu erleichtern. Nachdem aber jetzt dieser Punkt zur Sprache gekommen ist, muß ich doch auch die numerische Seite der Sache berühren. — Der Ausfall würde nicht 118,000 Thlr. betragen, sondern nur 90,000 Thlr.; und es zeigt sich dadurch, wie wenig bedeutend andererseits die Verkehrserleichterung oder Ermäßigung ist, die dem Publicum durch das Amendement zu Theil werden soll. Die Sache ist in der That kaum der Rede werth; auch bildet der Finanzpunkt gar nicht das entscheidende Moment für die ablehnende Haltung der Regierung, sondern vielmehr der Umstand, daß durch Annahme dieses Antrages der Character des Gesetzes verändert, die beherrschende Idee desselben verkümmert, und der Fortschritt, der gemacht werden soll, beeinträchtigt wird durch das Wiederhineintragen des Momentes der Entfernung und des Raumes.

Bei der demnächst erfolgenden Abstimmung wurde, dem Amendement des Abg. v. Unruh entsprechend, von der großen Mehrheit des Hauses §. 2 Littera b. unter Herstellung der ursprünglichen Regierungsvorlage und mit Beseitigung der für diese Littera b. in zweiter Berathung angenommenen Fassung dahin angenommen:

»Versicherungsgebühr ohne Unterschied der Entfernung und zu jeder Höhe der Werthangabe gleichmäßig ½ Sgr. für je 100 Thlr. oder einen Theil von 100 Thlr., mindestens jedoch 1 Sgr.«

Alsdann erfolgte die Abstimmung über das ganze Gesetz, in welcher dasselbe nebst der in der zweiten Berathung gefaßten Resolution*) angenommen wurde.

*) Vergl. S. 215 des »Postarchivs«.

14. Die Verkehrseinrichtungen in den Niederlanden.

Von G. Tybusch, Geheimen expedirenden Secretair in Berlin.

Kaum ein anderes neueres Volk hat merkwürdigere Erscheinungen in der Geschichte seines Verkehrslebens aufzuweisen, als das Niederländische. Ein schmaler Landstrich, der erst durch Jahrtausende lang fortgesetzte Menschenarbeit dem Meere abgetrotzt wurde, der fort und fort nur durch starke Deiche und mit Hülfe der Dünen gegen die Fluthen zu behaupten ist, ein Boden, dessen Schlamm die Wohnsitze der Menschen zu begraben droht, und den sie nach des Erasmus bekanntem Worte nur zu bewohnen vermögen, indem sie gleich Krähen auf den Bäumen nisten, d. h. auf den Rosten aus Mastbäumen, die als Fußgestell für die Häuser dienen müssen; endlich, ein Volk gering an Zahl, sah beim Beginn der neueren Zeitepoche bei sich aus Trümmerstücken eines großen Reiches den glücklichsten, reichsten und sittlichsten Staat der damaligen Welt erstehen, erbte die den Spaniern entrissene Herrschaft zur See und schuf durch eigene Arbeit die Blüthe einer Kultur, welche die Mitwelt zur Bewunderung hinriß und noch unser Staunen erregt. Als einen wichtigen Faktor dieses Aufblühens der Niederlande bezeichnet uns die Geschichtsforschung die frühzeitige Entwickelung des Niederländischen Verkehrslebens sowie die durch dasselbe begründete Erstarkung des Bürgerthums und unabhängiger städtischer Gemeinwesen. Die Kraft dieser durch den Handelsverkehr ins Leben gerufenen städtischen Gemeinwesen bekundete sich schon früh in großartigen Kultureinrichtungen. Bereits im 12. Jahrhundert wurden dort Kanalbauten ausgeführt, welche theils zur Abkürzung des Laufes der zahlreichen Binnengewässer bestimmt waren, theils die großen Handelsemporien mit dem Meere in directe Verbindung setzten. Mächtige Deiche und Schleusen wurden zum Schutze des theilweise tief unter dem Meeresniveau belegenen Landes errichtet; große Hafendämme sicherten den Schiffen vortrefflichen Ankergrund. Mit solchen Hülfsmitteln erlangten die Niederlande frühzeitig großen Reichthum, und nach Abschüttelung des Spanischen Jochs erbten die Niederländischen Weltmärkte, wie Brügge, Antwerpen, Dordrecht und Amsterdam, den Ruhm Venedigs, wie den Handel der nordischen Hansa. Farbenreich und vielgestaltig drängte sich am Fuße der städtischen Rathhäuser und Belfriede, jener Wahrzeichen der städtischen Unabhängigkeit, und um die Wunderbauten der Gothik, um herrliche Dome, das Gewühl von Vertretern aller Handelsvölker der Erde. Neben dem Welthandel dieser Märkte und Häfen blühte ein bedeutender Binnen- und Transitverkehr, begünstigt durch zahlreiche Wasserstraßen nach dem großen und reichen Hinterlande im Osten und durch ein vortreffliches System von Binnenkanälen, das nach und nach vollständig umgebaut und den vermehrten Bedürfnissen angepaßt war. Dazu kamen eine früh entwickelte Großindustrie, welche aus der Verarbeitung überseeischer Rohstoffe (Tabak, Zucker, Droguen u. s. w.) hervorging, eine bedeutende heimische Fabrikthätigkeit und ein blühender Ackerbau auf den aus öden Wasserflächen in fruchtbares Land verwandelten Polders. Den Rahmen dieses hohen Kulturzustandes vervollständigte eine seltene Blüthe der Kunst und Wissenschaft.

Zwar haben seit jenen glanzvollen Zeiten eines Wilhelm von Oranien, eines de Ruyter, Grotius, Vondel und Rembrandt große politische Umwälzungen die Machtsphäre der Niederlande wesentlich beschränkt; noch immer aber darf dies

Land mit gutem Rechte ein lebhaftes Interesse beanspruchen wegen seines kräftig pulsirenden Verkehrslebens und der zur Beförderung desselben bestimmten Einrichtungen. Diese Zeilen wollen versuchen, aus Reiseeindrücken ein Bild Niederländischer Verkehrsverhältnisse zu entwerfen, welches selbstverständlich keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt.

Wer, aus Deutschland kommend, im Angesichte der letzten Deutschen Höhen bei Cleve, der Wasserscheide zwischen Rhein und Maas, den Niederländischen Boden betritt, sieht vor sich Landschaften von jener Scenerie ausgebreitet, welche Hobbema's und unter den neueren Künstlern Verweer's Pinsel mit so unübertrefflicher Naturwahrheit wiedergegeben hat. Weite Ebenen, niedrige Häuser, zahllose Kanäle und Wasserläufe, meist schnurgrade das Land durchschneidend und mit Weidenbäumen eingefaßt, auf den grünen Matten prächtige Rinderheerden, an den Kanälen zahlreiche Schöpf- und Mahlmühlen, das sind die characteristischen Züge der Holländischen Landschaft, in der natürlich auch wohlangebaute Ackerflächen, behäbige Dörfer und volkreiche Städte nicht fehlen. Die wichtigste Verkehrsader Westdeutschlands, der Rhein, hat vor dem Eintritt in Holland zwar seine landschaftlichen Reize bereits verloren, versieht dafür aber das Niederländische Gebiet mit einem Netze von Wasserstraßen, wie es vollkommener kaum gedacht werden kann. Bekanntlich spaltet der Rhein sich zuerst bei Millingen in zwei Arme, von denen der größte (Waal) bei Nijmwegen vorbeifließend, sich später mit der Maas vereinigt, während der andere (Niederrhein) nördlich bis Arnheim geht. Der letztere trennt sich wiederum in zwei Arme: die Yssel, welche den Weg nach der Zuidersee nimmt, und den eigentlichen Niederrhein, der bei Wijk te Duurstede den krummen Rhein (letzterer bei Utrecht wieder in Vecht und alten (Leydener) Rhein getheilt) nach Norden sendet, sodann aber als Lek nach Westen fließt und sich vor Rotterdam mit der Maas vereinigt, welche in die Nordsee mündet. Alle diese natürlichen Kanäle sind sorgfältig in ihrem Laufe regulirt, durch Dämme oder Deiche (Erdaufwürfe mit Flechtwerk) in ihrem Bette beschränkt und Gegenstand fortwährender Beaufsichtigung und Fürsorge eines besonderen, vortrefflich organisirten Wasserbaudepartements (de Waterstaat), dessen Ausgabe-Budget jährlich bis auf 10 Millionen Gulden steigt. Außer dem Rhein mit seinen Zuflüssen bietet noch die Maas mit ihrem vielfach gegliederten Flußmündungssystem, sowie die Schelde den Vortheil ausgedehnter Wasserstraßen nach einem großen Absatzgebiete.

Dieses Netz werthvoller Verbindungen haben die Niederländer seit Jahrhunderten durch den Ausbau großer Schifffahrtskanäle vervollständigt. Als die wichtigsten sind zu nennen: der Süd-Wilhelmskanal von Mastricht nach 'sHertogenbosch zur Abkürzung der Maaskrümmungen, der Dierensche und Griftkanal zur Verbesserung der Ysselschifffahrt, ferner zur Ablenkung des Verkehrs von der für die Küstenschifffahrt sehr schwierigen Zuidersee: der Drenthesche Hauptkanal zwischen Meppel und Groningen mit der Fortsetzung: Damster-Diep nach Delfzyl am Dollart und mit zahlreichen Nebenkanälen: Nord-Wilhelmskanal, Stadtskanal, Oranjekanal, Hoogeveen- und Deemsvaartkanal und Over-Ysselscher-Kanal, sämmtlich zur Verbesserung der Wasserstraßen in Drenthe und Groningen bestimmt, sodann in Friesland der Trekvaartkanal, durch welchen Leeuwarden mit der Nordsee verbunden ist, endlich der Nordholländische Kanal vom Y (Amsterdam) durch Nordholland

nach dem Helder, der äußersten Spitze des Holländischen Festlands, und nach Nieuwediep, dem Kriegshafen der Holländischen Marine, gegenüber der Insel Texel. Ein reicher Schiffsverkehr belebt alle diese Wasserstraßen; durch einzelne Schleusen (z. B. die Oranjeschleuse bei Schellingwonde) passiren jährlich 50,000 Fahrzeuge. Es sind hier nur die Hauptkanäle erwähnt; eine Unzahl kleinerer Kanäle ist außerdem über das ganze Land ausgebreitet, so daß sie fast vollständig die Stelle der Landstraßen vertreten. Kanäle verbinden die Binnenstädte mit einander, mit den Flüssen oder dem Meere, Kanäle (Grachten) umgeben und durchkreuzen nach allen Richtungen die Städte, Kanäle mit ihrer pittoresken Umgebung sind zugleich die Stätten des eigentlichen Niederländischen Volkslebens.

Wer die schönen Grachten von Amsterdam, wie die Heerengracht, Keizersgracht (letztere 140 Fuß breit), die Amstel u. s. w., gesehen hat mit ihrer Staffage stattlicher Häuser, mit ihren Ulmenalleen, ihren zahlreichen Brücken, belebt von rastlos flutendem Verkehr: der wird in dem nordischen Venedig Anklänge an die alte Lagunenstadt und den Lido gefunden haben. Die Blüthe Amsterdams datirt seit dem Beginn der Befreiungskämpfe gegen Spanien; die ganze Stadt ruht auf Pfahlfundamenten (das alte Rathhaus, jetzige Königsschloß von Amsterdam, beispielweise auf 14,000 Mastbäumen) und bewahrheitet mithin den obenerwähnten Ausspruch des Erasmus vollständig; sie wird von zahlreichen Grachten in 88 Inseln getheilt, welche durch etwa 300 Brücken in Verbindung gesetzt sind. Die Unterhaltung dieser Brücken, Dämme u. s. w. soll jährlich 3—400,000 Gulden kosten. Den Hafen im Y sichern colossale Molen, innerhalb deren sich die beiden großen Docks (Westelijk- und Oostelijkdock) mit den Entrepôts befinden, vor den Sturmfluthen der Zuidersee. Diese Hafendämme sind so breit und hoch, daß sie nebenbei zur Aufnahme der Schienen für die neue Amsterdamer Verbindungsbahn benutzt werden sollen. Bei einer Dampfschifffahrt über das Y nach dem durch seine vierzig Mühlen und seine Erinnerungen an Peter den Großen berühmten Zaandam, wo die klassische Holländische Reinlichkeit noch in hoher Blüthe steht, genießt man von der Seeseite aus den Anblick des herrlichen Panoramas von Amsterdam mit seiner massigen Kathedrale, dem langgestreckten Quai, dem Hafen mit den mächtigen Ostindienfahrern und dem von Schiffen aller Größen wimmelnden Y: eine Rundsicht, wie sie in van de Velde's berühmten Seestücken so vortrefflich dargestellt ist. Auf den Quais und den Werften aber drängt sich das an interessanten Scenen reiche Gewühl eines großen Seehafens.

Lange Zeit bot die Zuidersee den einzigen Zugang zum Hafen von Amsterdam. Bei der Wichtigkeit des Amsterdamer Handels mußten die Holländer aber endlich darauf bedacht sein, diesen schwierigen und zeitraubenden Weg abzukürzen. Deshalb wurde von 1819 bis 1825 mit einem Kostenaufwande von 12 Millionen Gulden der Nordholländische Kanal vom Y nach dem Helder erbaut, welcher 14 Stunden lang, 120 Fuß breit und so tief ist, daß die größten Ostindienfahrer bis unmittelbar vor die Stadt gelangen können. Allein auch dieser Kanal genügt dem heutigen Verkehrsbedürfnisse nicht mehr; es ist deshalb seit 1863 der Bau eines neuen großartigen Meerkanals im Werke, welcher Amsterdam vom Y aus, bei Velsen, mit der Nordsee bei Wijk aan Zee, an der Stelle verbinden soll, wo »Holland am schmalsten ist«. Der Bau wird von einer Actiengesellschaft »de Amsterdamsche Kanaalmaatschappij« ausgeführt, die von der Holländischen Regierung und der Stadt Amsterdam eine Subvention von mehreren Millionen

Gulden bezieht. Es handelt sich dabei um den Durchstich der Landenge zwischen Velsen und Wijk, um die Herstellung mächtiger Meeresschleusen an der Nordsee, die Eindeichung des Kanals zum Schutze gegen den Andrang der Meeresfluthen, ferner um die Anlegung eines großen Hafendammes in der Nordsee bei Wijk und endlich um Trockenlegung und Urbarmachung eines Theils des Y, im Flächeninhalte von 14,000 Acres, welche, wie das frühere Haarlemer Meer, in einen fruchtbaren Polder verwandelt werden sollen. Man sieht diese Arbeiten bereits ihrer Vollendung entgegengehen. Auf einer Strecke von 2691 Metern Länge (77 Procent der ganzen Linie) ist der Kanal vollständig ausgegraben; bei dem inzwischen vollendeten Durchstich des Isthmus zwischen der Nordsee und dem Y (Wijker Meer) sind (bis Ende 1872) 3,899,150 Kubikmeter Erde bewegt; von dem Hauptkanal in Buitenhuizen 193,300 Kubikmeter (75 Procent), im westlichen Y 1,246,500 Kubikmeter Erde (50 Procent) ausgebaggert; die Brustwehren sind auf 1716 Meter Länge angelegt; die Brücke über den Kanal für die Haarlem-Uitgeester Eisenbahn ist seit August 1872 bereits eröffnet; auch die Nordseeschleusen sind fertig. In vier Jahren (bis 1876) hofft man das Werk, dessen Kosten auf 30 Millionen Gulden veranschlagt sind, dem Verkehre nutzbar machen zu können, ein Riesenplan, welcher mit Recht als ein Beweis großartigen Unternehmungsgeistes angesehen werden kann.

Neben Amsterdam zeigt namentlich Rotterdam den Zug mächtigen Aufstrebens. Für Verbesserung der Verkehrseinrichtungen dieser zweiten Seehandelsstadt Hollands wird ebenfalls eifrig gesorgt. Gleichzeitig mit dem Bau der großen Brücke, welche oberhalb der »Boompjes«, des mastenbelebten Quais von Rotterdam, zur Verbindung der Stadt mit der Eisenbahn Moerdijk-Antwerpen über die dort eine halbe Stunde breite Maas geführt wird, ist die Vertiefung des Maas-Fahrwassers bei Rotterdam (Hoek) und die Anlage großartiger Hafenbassins für Seeschiffe in Angriff genommen und jetzt in der Hauptsache vollendet. Bei Besichtigung dieser Arbeiten konnte man den hohen Werth der Pfahl-Fundamente schätzen lernen. Vier bis sechs Reihen mächtiger, aus Norwegens Wäldern stammender Mastbäume von 1½ Fuß Durchmesser werden in geringen Abständen von einander in den schlammigen Untergrund des Alluvialbodens zehn bis zwölf Fuß tief eingerammt; sie bilden, nachdem die Zwischenräume ausgefüllt sind, die im Laufe der Zeit durch Versteinerung der Holzfaser immer fester werdende Unterlage, die das cementirte Mauerwerk aufnimmt, welches zur Einfassung der neuen Hafenbassins dienen soll. Die Steinbrüche des Mastrichter Petersberges, aus dem schon die Römer Baumaterial entnahmen, liefern mächtige Quadern zu den Hafenmauern und zu der Brücke, welche später den gewaltigen Strom überwölben wird. Einstweilen genießt der Reisende noch die Annehmlichkeiten einer Dampferfahrt auf der an wechselnder Scenerie ungemein reichen Maas zwischen dem Rotterdamer Quai und dem Anfangspunkte der Moerdijk-Antwerpener Bahn, welche sich durch die im Jahre 1871 vollendete kolossale Eisenbahnbrücke über das Holländische Diep (einen Meeresarm) auszeichnet. Diese Brücke, welche 14 Oeffnungen à 100 Meter, und 2 Oeffnungen à 16 Meter Spannweite besitzt*), ist ein Meisterwerk der neueren Technik.

*) Zur Vergleichung mögen folgende Angaben dienen:
Brücke über den Rhein bei Cöln, 4 Oeffnungen à 98,2 Meter,
Brücke über den Rhein bei Ludwigshafen, 3 Oeffnungen à 90 Meter,

Die Bedeutung und zugleich die Nothwendigkeit der im Interesse des Großhandels von Amsterdam und Rotterdam unternommenen Canal- und Hafenbauten wird am besten durch eine Uebersicht über die Handelsbewegung Hollands illustrirt. Die Ergebnisse derselben sind, wie aus folgenden Zahlen hervorgeht, sehr beträchtlich. Es betrug:

im Jahre:	Die Allgemeine Einfuhr. Fl.	Die Einfuhr zum Verbrauch. Fl.	Die Allgemeine Ausfuhr. Fl.	Die Ausfuhr aus dem freien Verkehr. Fl.	Die Durchfuhr. Fl.
1860	452,265,639	316,389,359	388,758,477	251,915,243	136,843,214
1870	654,735,466	507,617,632	539,366,689	399,373,381	139,993,308

Von dem gesammten Handelsverkehr treffen auf den Seehandel 67 pCt., auf den Landhandel 37 pCt., was einen Maßstab der maritimen Bedeutung Hollands abgiebt.

Den Umfang der See- und Flußschifffahrt weisen die nachstehenden Zahlen nach:

Jahr 1870.	Seeschiffe.		Flußschiffe.	
	Anzahl.	Tonnengehalt. (Last.)	Anzahl.	Flußtonnengehalt.
Es klarirten ein	8,351	2,315,331	22,493	2,145,910
davon unter niederländischer Flagge	3,026	664,367	13,159	1,187,789
es klarirten aus	8,268	2,359,592	15,049	1,501,514
davon unter niederländischer Flagge	3,002	659,118	6,353	595,326

Von der Gesammtzahl der Seeschiffe waren 32,30 pCt. Dampfer, mit 51,01 pCt. des Gesammt-Tonnengehalts. Außer Betracht sind in obiger Tabelle geblieben: 3147 Niederländische Schiffe mit 575,467 Tonnen Tragfähigkeit, welche die Frachtfahrt von fremden Häfen nach fremden Häfen betreiben.

Die große transoceanische Fahrt wird von drei Gesellschaften betrieben: von der neu errichten Rotterdam-New-Yorker Dampfschifffahrts-Gesellschaft, der subventionirten Stoomvaart-Maatschappij »Nederland«, deren Dampfer: »Koning der Nederlanden«, »Prins van Oranje«, »Prins Hendrik« und »Conrad« (durchschnittlich 2000 Tons groß) regelmäßig zwischen Nieuwediep und Batavia durch den Suezcanal coursiren und namentlich den officiellen Verkehr mit Niederländisch-Ostindien*) vermitteln, sodann von der Commercial-Steamship Company,

---

Brücke über die Nogat, 2 Oeffnungen à 97,9 Meter,
Brücke über die Weichsel bei Dirschau, 6 Oeffnungen à 121,1 Meter,
Brücke über den Leck bei Kuilenburg (Holland), 1 Oeffnung à 150 Meter, 1 Oeffnung à 80 Meter und 7 Oeffnungen à 57 Meter (1869—70 erbaut),
Brücke über die Elbe bei Hamburg, 7 Oeffnungen à 102 Meter.

*) Der Holländische Colonialbesitz umfaßt seit den Verträgen von 1813/24 ein Gebiet von ca. 32,253 Quadratmeilen mit über 20 Mill. Einw. Die wichtigsten Colonien sind: der Indische Archipel, namentlich Java, Sumatra u. a. (Sunda-Inseln, sowie die Molukken), sodann die Afrikanischen Besitzungen an der Guineaküste, außerdem in Südamerika Guiana (Surinam) und mehrere Westindische Inseln (Curaçao, St. Eustache 2c.).

welche ebenfalls von dem rührigen Rotterdam ins Leben gerufen ist und deren Schiffe (zur Zeit vier: Devon, Kingston, Harrington und Wyberton, zu 2100, 1900, 1750 und 1650 Tons) gleichfalls einen regelmäßigen Verkehr mit den Häfen Javas herstellen. Die Fahrt von Holland bis Java durch den Suezcanal dauert für Dampfer gegenwärtig im Durchschnitt 36 Tage.

Diese Verbindungen nach Java vermehren gleichzeitig die Transportgelegenheiten für den Schnellverkehr Europas mit Ostindien und werden wesentlich dazu beitragen, die Colonien dem Mutterlande näher zu rücken. Der Werth des Handels von Java ist allein auf jährlich 200 Mill. Gulden zu veranschlagen; dem Niederländischen Budget soll aus dem Ertrage des Staatsmonopols für Reis, Kaffee, Zucker u. s. w. jährlich die beträchtliche Summe von 40—50 Mill. Gulden zufließen, von welcher allerdings ein Theil zur Deckung des Deficits der niederländischen Colonien in Amerika und zur Amortisirung der Ostindischen Schuld verwendet werden muß. Die Verwaltung von Niederländisch-Ostindien, welche seit 1796 in den Händen der Regierung liegt, ist völlig auf Europäischem Fuß eingerichtet. Rechtspflege, Unterricht und Finanzwesen sind nach den Institutionen des Mutterlandes geregelt; gute Straßen, Eisenbahnen und Telegraphen haben die materielle Entwickelung dieser Colonien in hohem Grade gefördert. Seit Kurzem beträgt die Gesammtzahl der Meilen Telegraphenleitungen in Niederländisch-Ostindien 523 geogr. M., darunter 154 unterseeisch; der Britisch-Indische Telegraph hat von Singapore aus über Java Fortsetzung nach Port Darwin auf dem Australischen Continent erhalten, so daß nunmehr London und Sydney auf der Indo-Europäischen Linie (via Aden-Bombay) in directer telegraphischer Verbindung stehen.

Holland ist eins derjenigen Europäischen Länder, in welchem die electrischen Telegraphen zuerst dem Privatverkehre zugänglich gemacht worden sind. Es geschah dies im Jahre 1845 bei dem Eisenbahntelegraphen zwischen Rotterdam und Amsterdam; während z. B. England erst 1848, Preußen und Oesterreich 1849, noch später aber Frankreich (im Jahre 1851) die electrischen Telegraphen für den Privatverkehr nutzbar gemacht haben. Gegenwärtig sind 400 geogr. Meilen Telegraphenleitungen in den Niederlanden eröffnet. Der Betrieb ist von der Staatsverwaltung übernommen; die Telegraphendirection (mit der Centralbehörde in Utrecht) bildet eine Abtheilung des Finanzministeriums. Die Ausgaben für 1872 waren auf 1,198,100 Gulden veranschlagt; die Einnahmen erreichen nicht die Höhe der Ausgaben; erstere betrugen 1869: 573,369 Gulden, 1872: 641,710 Gulden 19 Cts. Die Anzahl der Depeschen belief sich 1872 auf 1,492,565 abgesandte und 1,528,060 empfangene Depeschen. Die Zahl der Telegraphenstationen (Telegraafkantoren) beträgt 234.

Die Eisenbahnen Hollands haben zur Zeit eine Gesammtlänge von 182 geogr. Meilen, — 0,30 Meilen Bahn*) auf jede Quadratmeile. Das System ist ein gemischtes; 102 Meilen gehören dem Staate, 63 Meilen Privatgesellschaften; 17 Meilen (in Luxemburg) sind unter ausländischer Verwaltung. Die erste Eisenbahn in Holland wurde 1843 zwischen Amsterdam und Utrecht eröffnet.

Gegenwärtig ist die Niederländische Regierung bestrebt, durch Vervollständigung des Schienennetzes in Holland eine neue internationale Route

*) In England 1,00, in Schottland 0,38, in Irland 0,28, in Frankreich 0,32, in Belgien 0,78, in Preußen 0,23 Bahnmeilen pro Quadrat-Meile.

zwischen dem Continent und Großbritannien herzustellen. Die Verbindungspunkte sind in Holland Vlissingen mit vortrefflichen Hafeneinrichtungen (die oft für Antwerpen aushelfen müssen) und in England Harwich; den Verkehr zwischen beiden Häfen sollen große Dampfer nach dem Muster der von Holyhead nach Dublin coursirenden vermitteln. Auf Holländischem Boden würde noch die Bahnstrecke Tilburg-Arnheim zum Anschlusse an die große Norddeutsche Route Salzbergen-Berlin herzustellen sein, ein Project, das vielleicht noch eine große Zukunft hat.

Im Uebrigen weisen die Niederländischen Eisenbahnen dieselben typischen Züge auf, wie die übrigen continentalen Schienenwege.

Größere Verschiedenheiten treten in der Organisation der ältesten modernen Verkehrsanstalt, des Postwesens, hervor. Wie die meisten neueren Staaten, gewissermaßen in Reproduction antiker Couriereinrichtungen, ein Staatsbrief-Postwesen begründet und den Fahrpostbetrieb, die Sachenbeförderung, der Privatindustrie überlassen haben, so besitzt auch Holland nur eine Staatsbriefpost.

Die Geschichte der Entstehung des Postwesens in den Niederlanden bietet ähnliche Erscheinungen dar, wie in Deutschland.

Lange vor Begründung von Staatsposten bestanden in Holland Botenverbindungen (bodenschappen) der Kaufleute ꝛc., namentlich zwischen den wichtigeren Handelsstädten und mit dem Auslande. So besaß Amsterdam eine bodenschap, welche den Verkehr dieser Metropole mit dem Norden Europas über Lingen und Hamburg vermittelte; eine andere Verbindung war über Moerdijk und Brüssel nach Frankreich hergestellt, den Briefverkehr Hollands mit Deutschland vermittelte das Reichspostamt in Cöln; die Briefe nach England gingen über Rotterdam. Mit dem Aufschwunge, den Handel und Verkehr nach Begründung der Niederländischen Republik in den Nordprovinzen genommen hatten, gewann auch das Botenwesen dort erheblich an Ausbreitung und Regelmäßigkeit. Im Jahre 1612 erließ der Rath von Amsterdam die erste allgemeine Botenordnung (ordonnantie voor de Koopmansboden), welche bereits Bestimmungen über die Pflichten der Boten, deren Reisetouren und über die Taxen enthielt. Leyden, Dordrecht und Haarlem vermehrten ihre Botenverbindungen. Die Generalstaaten stellten gleichzeitig eigene Boten zur Beförderung der Regierungsdepeschen an. Von einer staatlichen Organisation der Postwesens der Republik war dagegen nicht die Rede. Die größeren Städte hatten Filialanstalten in Amsterdam, Dordrecht, im Haag u. s. w.; auch auswärtige »Kantoren« bestanden daneben, z. B. in Dordrecht ein Französisches, in Amsterdam ein Englisches Kantoor. Letztere Stadt besaß 4, s'Gravenhage als Regierungssitz sogar 7 »Kantoren«.

Diese Organisation blieb auch noch bestehen, als die Nachbarländer, insbesondere die Oesterreichischen Niederlande, wo Kaiser Karl V. bereits im Jahre 1516 das Postwesen einheitlich organisirt und Franz von Taxis als Erbpostmeister eingesetzt hatte, längst im Genusse der modernen Posteinrichtungen, namentlich der zwischen Brüssel und Wien verkehrenden »ordinairen Posten« waren. Allerdings wurden Taxisscher Seits verschiedene Versuche gemacht, das Postwesen in den Nordniederlanden einheitlich zu gestalten; diese Versuche hatten jedoch keinen Erfolg. Auch nach dem Friedensschlusse von Münster (1648), gelegentlich dessen die »Generaliteit« zum ersten Male drei »postmeesters« ernannt hatte, um den Depeschenverkehr mit Münster zu besorgen, änderte sich in den alten Einrichtungen nichts. Noch im Jahre 1745, als die Taxissche Reichsp

mit der Einrichtung täglicher Posten vorgegangen war, mußte wegen des Anschlusses der Niederländischen Course an diese Posten mit jeder einzelnen Holländischen Stadt verhandelt werden. Amsterdam hatte sich bereits im Jahre 1747 zustimmend erklärt, s'Gravenhage, Rotterdam, Leyden und Dordrecht traten indessen erst 1749 bei, so daß die »Journalieren« nicht früher als am 1. April 1749 auf Holländischem Gebiet in Gang gesetzt werden konnten.

Zersplitterung und daneben Geltendmachung particularistischer Interessen waren von jeher die ärgsten Feinde des Fortschritts im Postwesen, dessen Gedeihen in der Solidarität der Culturbestrebungen beruht; in den Holländischen Städten haben gerade die vornehmen Patrizierfamilien, welche die Einnahmen aus den Postanlagen bezogen und die Postmeisterstellen vergaben, lange Zeit der einheitlichen Organisation des Postwesens heftig widerstrebt. Indessen war die Macht der modernen Verkehrsideen in Verbindung mit dem Staatsinteresse diesem Particularismus überlegen.

Ueberall in den Nachbarländern hatte die einheitliche Organisation des Postwesens sich zum allgemeinen Besten vollzogen. Dieses Beispiel und das schon im Jahre 1716 hervorgetretene Bedürfniß, durch Uebernahme der Posten auf den Staat die öffentlichen Einkünfte der Republik zu vermehren und das Staatsbudget zu erleichtern, führte die zu Anfang des 18. Jahrhunderts begonnene centripetale Bewegung zum Abschluß. Unter der Statthalterschaft Wilhelms IV. von Nassau-Oranien übertrug zuerst s'Gravenhage (1747) sein Postwesen dem Prinzen-Statthalter, der dasselbe an den Staat abtrat. Dem Beispiele des Haag folgten bald alle bedeutenderen Gemeinden Hollands; nur Amsterdam zeigte sich schwierig, indem es sein altes Privilegium der »Boden-Ambagt« geltend machte. Doch wurde dieses letzte Hinderniß schon 1748 beseitigt; und nachdem für die Postmeister eine Ablösungssumme von 347,994 Gulden ausgesetzt worden war, wurde (von 1751 ab) das gesammte Postwesen Hollands unter staatliche Verwaltung genommen. Mit der Leitung der Post wurden 5 Commissarien der Staaten beauftragt, von denen 2 in Amsterdam, einer in Rotterdam und 2 im Haag residirten, wo sie alljährlich viermal zur Vorbereitung gemeinsamer Maßregeln zusammentreten mußten.

Diese Verwaltungsorganisation blieb, mit einzelnen Unterbrechungen, bis zur Begründung des Holländischen Königreichs (1806) in Kraft. Von 1806 ab wurde das Postwesen dem Departement des Finanzministers zugetheilt, bei dem es auch gegenwärtig sich befindet. Die Abtheilung des Finanzministeriums für das Postwesen führt die Bezeichnung »Hoofdbestuur der Posterijen« und hat, wie die meisten übrigen Centralbehörden Hollands, ihren Sitz im Haag.

Bis zur Mitte unseres Jahrhunderts bestanden in den Niederlanden, wie in den anderen Europäischen Staaten, hohe Brieftaxen und complicirte Tarife. Die Taxprincipien, welche der Reformator des Britischen Postwesens, Rowland Hill, 1840 in England zur Geltung gebracht hatte, haben seitdem bekanntlich zu großen Umwälzungen auf dem Gebiete des Posttarifwesens geführt, denen auch Holland sich nicht entziehen konnte. Die Tarifreform begann in Holland mit dem Jahre 1850, in welchem die dreistufige Taxe von 5, 10 und 15 Cents eingeführt wurde. 1855 kam der letztere Satz in Wegfall; das Postgesetz vom 22. Juli 1870 endlich führte das einheitliche Porto von 5 Cents für den frankirten Brief bis zum Gewichte von 15 Grammen ein. Für Briefe, welche schwerer als 15 Grammen sind, besteht dagegen noch eine vielstufige, von 5 zu 5 Cents steigende

Taxe. Das Porto für unfrankirte Briefe ist um 5 Cents höher als die Taxe für frankirte Briefe. Für Postkarten (»briefkaarten«), deren Einführung 1870 erfolgte, beträgt das Porto 2½ Cents. Dem Staatsmonopol sind nach dem Gesetze vom 12. April 1850 nur Briefe und Packete mit Schriften bis zum Gewichte von 500 Grammen unterworfen; Zeitungen sind in Holland nicht postzwangspflichtig. Zur Erleichterung des Geldverkehrs befaßt sich die Post noch mit der Beförderung von recommandirten Briefen unter Werthangabe (bis 6000 Gulden) — Gebühr außer dem Porto 5 Cents für jede 50 Gulden, — sodann mit der Uebermittelung von Geldbeträgen auf Postanweisungen (postwissels) — Gebühr ½ Cent für jede Anweisung und daneben 5 Cents für je 12½ Gulden des Geldbetrages, — endlich mit der Einforderung von Geldern auf quittirte Rechnungen (quitantiën) bis zum Maximum von 150 Fl. gegen eine Gebühr von 10 Cents für je 10 Gulden, ein Geschäftszweig, der im Wesentlichen unserer Incasso-Einrichtung durch Mandate entspricht. Der Zeitungsverkehr ist in anderer Weise wie in Deutschland geregelt; die Postanstalten sind nur zur Annahme von Abonnements auf den Nederlandsche Staats-Courant verpflichtet, obwohl sie auch Bestellungen auf andere Zeitungen annehmen können. Das Publicum in Holland läßt sich die Zeitungen daher meist unter Kreuzband und mit direkter Adresse zusenden. Das Porto beträgt in diesem Falle ½ Cent für jede Nummer bis 25 Grammen Gewicht (darüber hinaus 1 Cent). Andere Drucksachen unterliegen einem Porto von 1 Cent für je 20 Grammen, Muster von Kaufwaaren einem solchen von 3 Cents für je 40 Grammen Gewicht. Die Bestellung der Postsendungen erfolgt unentgeltlich. Es ergiebt sich aus diesen Tarifsätzen, daß die Holländische Postverwaltung in allen wesentlichen Punkten diejenigen Taxprincipien adoptirt hat, welche in neuerer Zeit als Postulate des wirthschaftlichen Fortschritts erkannt und im Laufe des letzten Jahrzehnts von den meisten Culturstaaten zur Norm genommen worden sind. Andererseits ist auch in den Niederlanden die Erfahrung gemacht worden, daß bei Einführung ermäßigter Taxen der Ausfall in den Einnahmen nicht sogleich durch die Steigerung des Verkehrs gedeckt wird. Im Jahre 1870 hatten die Einnahmen betragen .... 2,793,553 Fl., im Jahre 1871 erreichten sie nur den Betrag von .... 2,402,369 ». Veranschlagt man mit Rücksicht auf die naturgemäße Steigerung des Verkehrs die Soll-Mehreinnahme an sich auf eine Summe von 80,000 Fl., so ergiebt sich als unmittelbare Folge der Einführung des Fünfcent-Tarifs ein Ausfall von ca. 470,000 Fl. für das erste Jahr. Dies erklärt sich daraus, daß die Steigerung des Verkehrs gewisse Grenzen überhaupt nicht überschreitet. In Holland hob die Gesammtzahl der Briefe sich für 1871 gegen das Vorjahr nur um 7,37 Procent. Es wurden in diesem Jahre befördert: 28,834,542 portopflichtige Briefe im internen und 7,845,439 im Auslandsverkehr; außerdem 3,919,697 portofreie Briefe und 4,094,153 Karten.

Die Gesammtzahl der Zeitungs- und Drucksachen-Versendungen betrug 22,066,521
diejenige der Mustersendungen 592,880

Der Geldumsatz belief sich bei 397,058 Postanweisungen auf .... 4,872,425 Fl.,
(nach und vom Auslande außerdem 27,137 Anweisungen mit 192,582 Fl.); das seit 1871 eingeführte Inkassogeschäft auf

Quittungen bezifferte sich bei einer Gesammtzahl von 65,371 Quittungen auf.............................. 255,639 Fl.,

Geldsendungen (Briefe mit Werthangabe) sind befördert 5140 mit.............................. 3,155,877 »

Die Finanzergebnisse waren folgende:

	Einnahmen. Fl.	Ausgaben. Fl.	Ueberschuß. Fl.
1871	2,402,369	1,551,538	850,831
Zur Vergleichung mögen nachstehende Zahlen dienen:			
1870	2,793,553	1,483,716	1,309,837
1869	2,646,250	1,341,817	1,304,433
1865	2,256,864	1,223,884	1,032,980
1860	1,928,081	1,056,077	872,004
1850	1,294,137	541,272	752,865
1849 (vor Einführung der ermäßigten Taxe)	1,350,553	479,122	871,431

Die Anzahl der Postanstalten ist eine ziemlich beträchtliche; es bestehen zur Zeit 145 Postämter (kantoren) und 951 Hülfs-Postanstalten (hulpkantoren)*); mithin bei einem Flächeninhalte von 598 Quadratmeilen: ca. 1,8 Postanstalten auf jeder Quadratmeile. Die Einrichtung der Hülfs-Postanstalten gleicht derjenigen der Deutschen Postagenturen; in den einfachsten Formen gehalten, leisten diese Betriebsstellen bei ihrer Einfügung in den gesammten Organismus des Verkehrs dem Gemeinwesen große Dienste. Vielfach wird die Errichtung neuer Poststellen durch gleichzeitige Uebernahme des Telegraphendienstes erleichtert.

Als Mittelorgane zwischen den Postanstalten und der Generaldirection im Haag fungiren 5 Inspectionen (für Zuidholland, in Utrecht, Breda, Zwolle und Arnheim) mit ähnlichen Befugnissen, wie die Ober-Postdirectionen im Deutschen Reiche.

Das Personal beläuft sich im Ganzen auf ca. 3000 Köpfe. Die Vorsteher der Postanstalten führen den Amtstitel »directeuren«; die expedirenden Beamten sind entweder angestellte Secretaire »commiesen« oder Aspiranten »surnumerairen«; außerdem fungiren Gehülfen (geagreërde klerken). Die Beamten der Hülfs-Postanstalten heißen brievengaarders.

Die Betriebsverhältnisse der Holländischen Postanstalten erscheinen weit einfacher, als beispielsweise die der Deutschen Postämter, weil bei den ersteren das Päckereiwesen vollständig fehlt. So concentrirt sich der gesammte Betrieb des größten Postamts, desjenigen zu Amsterdam, wenn man von der nur zur Börsenzeit fungirenden Filial-Postexpedition in der Amsterdamer Börse absieht, an einer Stelle. Das Amtslocal besteht aus 4 geräumigen Sälen nebst einem hübschen Vestibul für das Publicum; ein großer Saal ist für die Schalter bestimmt, in einem zweiten findet die Abfertigung der Briefpost statt (ca. 25,000 Briefe per

*) außerdem 37 Postanstalten in Niederl. Ostindien.

Tag, außerdem fast ebensoviel Zeitungsexemplare); ein dritter dient als Decartirungsstelle, während im vierten Saale die Briefträger (85 an der Zahl) das Sortirgeschäft wahrnehmen. Außer dem Director fungiren 27 Beamte. Zur Beschleunigung des Bestellgeschäfts werden die Facteurs nach den entfernteren Stadttheilen Amsterdams in 6 Wagen befördert: in jedem dieser Wagen nehmen 8 Briefträger mit ihren Briefschaften Platz. Die Bestellung findet täglich sechsmal statt. Ebenso werden zum Abholen der Einsatzkasten Wagen verwendet (in Amsterdam deren 4, in Rotterdam 2 Wagen): eine Einrichtung, welche sich bei der Weite der zurückzulegenden Entfernungen gut bewährt hat. Es kommt dabei außerdem der Umstand in Betracht, daß die Briefeinsatzkasten in Holland größer sind als z. B. in Deutschland, und daß für jeden Briefkasten zwei Einsatzkasten erforderlich sind, weil die Holländischen, in Form der Englischen pillar boxes eingerichteten Briefkasten besondere Abtheilungen für »brieven« und für »drukwerken« (Zeitungen) haben. — Im Rotterdamer Postamte fungiren 14 Beamte und 45 Facteurs.

Ueberall entbehrt die Physiognomie des technischen Dienstes in Holland jenes großen Apparats, den der Fahrpostbetrieb bei uns erfordert. Die Posttransportwagen sind auf die geringere Ladung der Briefpost berechnet; die Räume für den Postbetrieb auf Eisenbahnen bestehen meist aus einem einzigen Compartiment; die kolossalen Deutschen Post-Güterzüge zu Weihnachten sind in Holland ganz unbekannt; selbst die Zahl der ambulanten Postbüreaus ist eine beschränkte, da die großen Transitrouten fehlen und auf den meisten Eisenbahnen die Vermittelung des Bahnpersonals zur Ueberbringung der Briefpackete in Anspruch genommen werden kann. Eine Eigenthümlichkeit des Holländischen Eisenbahnwesens ist das Fehlen der Nachtzüge; es haben deshalb zur Beschleunigung der Correspondenzbeförderung auf mehreren Routen (namentlich Utrecht [Amsterdam] -Emmerich) Nacht-Reitposten eingerichtet werden müssen. Im Uebrigen sind die Eisenbahnen in Holland nach Art. 39 des Gesetzes vom 21. August 1859 zum Transport der Briefpackete (brievenmalen) sowie der Postcoupés und zur Beförderung der für den Postdienstbetrieb unterwegs erforderlichen Beamten ohne Entgelt verpflichtet.

Interessant ist die Uebersicht der zum Posttransport benutzten Communicationsmittel: Es wurden während des Jahres 1871 von den Posttransporten im Ganzen zurückgelegt: 41,375 Kilometer, davon entfallen auf

Reitposten...............	4,528	Kilometer,
Botenposten.............	19,338	»
Eisenbahnen	12,665	»
Privatfuhrwerke..........	1,982	»
Privatdampfschiffe........	2,862	»

Auch auf den weniger bedeutenden Wasserstraßen sind jetzt an die Stelle der alten Treckschuiten, welche an die Romantik der weiland Deutschen Postkutsche erinnerten, die modernen Dampfer getreten.

Die gesammten Posttransportkosten beliefen sich im Jahre 1871 auf 275,000 Gulden.

Nach dieser Uebersicht besorgt die Postverwaltung der Niederlande den Postbeförderungsdienst nur etwa zur Hälfte mit eigenen Transportmitteln und macht im Uebrigen Gebrauch von den Beförderungsgelegenheiten, welche die Privatindustrie bietet; es ist dieser Umstand gleichzeitig ein erfreuliches Zeichen von dem

Entwickelungsstande der letzteren. Nach den officiellen »Reisgids« existiren ca. 650 Privatcourse mittelst Dampfer, Diligencen oder Omnibuswagen, welche im Anschlusse an die Eisenbahnen u. s. w. jeden Ort Hollands mit dem allgemeinen Verkehrssystem verbinden. Es leuchtet ein, daß bei einem solchen Vorwiegen des privaten Unternehmungsgeistes die Aufgabe der Postverwaltung in hohem Maße erleichtert wird. Die Niederländische Post ist insbesondere der Einrichtung des Personentransports und der Uebernahme des Päckereibetriebs gänzlich überhoben gewesen.

Es würde zu weit führen, alle jene Privat-Transportanstalten einer besonderen Besprechung zu unterziehen, zumal die meisten derselben der Vermittelung localer Verkehrsinteressen dienen. Wir heben deshalb nur die Unternehmung van Gend en Loos hervor, welche durch ihr Vertragsverhältniß zur deutschen Reichspost den Charakter einer internationalen Transportanstalt gewonnen hat. Dieses Institut ist in den meisten Städten Hollands (sowie Belgiens) durch Comtoirs, Filialen und Agenturen vertreten und hat den größten Theil des Päckereiverkehrs im inneren Verkehre, soweit er nicht durch die Eisenbahnen vermittelt wird, an sich gezogen; es ersetzt durch zweckmäßige Concentration der Güterbewegung und durch billige Tarife sowie durch geordneten Betrieb den Mangel eines Staatsfahrpostwesens fast vollständig. Da ein Monopol der Regierung für Packetbeförderung in Holland nicht besteht, so ist die Begründung des Unternehmens an andere Beschränkungen als die Erlangung der gesetzlichen Concession von Seiten des Staats nicht gebunden gewesen; dasselbe unterliegt keiner Staatsaufsicht; auch werden weitere Abgaben als die gesetzlichen Steuern davon nicht erhoben. Das Correctiv für die Erfüllung der von den Unternehmern versprochenen Leistungen liegt allein in der Concurrenz anderer Transportanstalten, also in dem Urtheil des Publicums. Wie erheblich der Geschäftsumfang des van Gend en Loosschen Instituts ist, beweist nachfolgende Statistik. Die Unternehmung hat zur Zeit 109 Filialen in Holland und 83 in Belgien errichtet. Die Anzahl der van Gend en Loosschen Diligencen-, Dampfschiffs- ꝛc. Course beträgt gegen 50; im Jahre 1871 beförderte das Institut innerhalb Hollands 1,311,000 und innerhalb Belgiens 1,220,000 Päckereien. Auf den wichtigeren Eisenbahncoursen hat die Unternehmung entweder ganze Wagenräume oder bestimmte Compartiments vertragsmäßig zu eigener Benutzung bereitgestellt.

Die Niederlande sind das klassische Land der Associationen und Vereine, von den mächtigen Ostindischen Handelsgesellschaften des Mittelalters bis zu den modernen Maatschappijs für alle möglichen Zwecke. Deshalb hat die Vereinsthätigkeit hier große Resultate aufzuweisen. Amsterdam, dessen Rath einst die Posteinnahmen nicht an den Staat abtreten wollte, weil sie zur Unterstützung der Armen verwendet werden sollten, hat allein über 40 milde Anstalten, deren Gebäude Palästen gleichen. Sehr wichtig ist die Wirksamkeit der Amsterdamer Gesellschaft »tot nut van't algemeen« (zum Nutzen der allgemeinen Wohlfahrt), welche über 14,000 Mitglieder und mehr als 300 Filialen in den Provinzen zählt; diese Gesellschaft verfolgt außer speciellen Bildungs-, Unterstützungs- und milden Zwecken auch allgemeine Kulturaufgaben der Neuzeit, namentlich die Gründung von Spar- und Vorschußkassen. In keiner Stadt Hollands fehlt die sogenannte »Societeit«, ein oft luxuriös ausgestattetes Vereinshaus, in dem die Mitglieder Befriedigung ihrer geselligen wie geistigen Bedürfnisse finden, und wo auch Fremden freundliche Aufnahme zu Theil wird.

Wenn schon allein das Dasein, wie der Historiker von Treitschke treffend hervorhebt, für die Staaten die Berechtigung der Existenz involvirt, so wird dieses Recht ein wohl begründetes, wenn ein Staat in seinen Lebensformen eine gesunde Entwickelung, ein kräftiges Gedeihen zeigt. Wie in politischer Beziehung Holland den patriotischen Bestrebungen seines großen Staatsmanns Thorbecke größere Reife und normale Entwickelung verdankt, so erlangte es durch Männer wie van Bosse und J. Pols, den langjährigen Chef des Postdepartements, wichtige Verbesserungen in den wirthschaftlichen, commerciellen und den Verkehrsverhältnissen. Auch der gegenwärtige Director der Niederländischen Posten, Herr Hoffstede, hat große Verdienste um Hebung des Postwesens in Holland.

Gern bezeichnen die Niederländer sich als Vermittler zwischen Deutschem und Angelsächsischem Wesen. Diese Auffassung ihrer politischen und socialen Stellung im Kulturleben erscheint nicht unberechtigt, wenn wir den kernigen Charakter des Volkes, seine Sitten und Institutionen, sowie die Ausbreitung und den Flor seines Handels betrachten, der durch Hollands glückliche geographische Lage begünstigt wird.

Möge denn unseren tüchtigen Nachbarn gelingen, in ihrer Entwickelung mehr und mehr jenen großen Zielen der Humanität sich zu nähern, welche allen Völkern gemeinsam sind.

---

25. Zur historischen Erdkunde.

Das seit dem Jahre 1866 im Verlage von Justus Perthes in Gotha erscheinende Geographische Jahrbuch verfolgt die Aufgabe, die Fortschritte der Erdkunde in periodischen Uebersichten zu veranschaulichen. Die bedeutenden Gelehrten, welche den Herausgeber, Herrn E. Behm (Mitredacteur der in demselben Verlage erscheinenden Geographischen Mittheilungen von A. Petermann), unterstützen, befähigen das Jahrbuch, allen Zweigen der Geographie eine eingehende Berücksichtigung zuzuwenden.

Es wird sich Gelegenheit finden, auf einzelne der in dem Geographischen Jahrbuche enthaltenen Abhandlungen und Aufsätze, die eine Fülle des Belehrenden und Anregenden bringen, zurückzukommen. Für jetzt bietet der kürzlich veröffentlichte vierte Jahrgang den Anlaß zu einem gedrängten Ueberblick über die darin zum Abschluß gebrachte Abhandlung von J. Spörer: »Zur historischen Erdkunde. Ein Streifzug durch das Gebiet der geographischen und historischen Literatur.«

In dem ersten Abschnitte dieses umfassenden Aufsatzes*) entwickelt der Verfasser ein Bild von dem Zustande der Erdwissenschaft, indem er sich vornehmlich an die fundamentalen Werke eines Al. von Humboldt, C. Ritter und O. Peschel anlehnt und die verschiedenen Richtungen in der Erdwissenschaft, sowie die in ihnen gipfelnden Gesichtspunkte bespricht. Zahlreiche Citate beleben die Darstellung; eine große Menge von Werken erdwissenschaftlichen Inhalts wird bei Besprechung der einzelnen Zweige aufgeführt, um dem Leser ein weites Quellenmaterial zu eröffnen.

Zunächst behandelt der Autor die physikalische Erdkunde, welche uns mit der Oberfläche unseres Planeten als Basis der Geschichte des Menschen-

*) Geographisches Jahrbuch. III. Band 1870. Seite 326 ff.

geschlechts vertraut macht. Hierauf folgt eine Besprechung der historischen Erdkunde, welche uns die Menschen- und Völkerstämme vorführt, uns auf der Wanderung über den Erdboden begleitet und nachweist, wie die Gestaltung der Erdoberfläche im Ganzen, der Erdräume im Besonderen und gewisser bestimmter Oertlichkeiten im Einzelnen, wie ferner Landes- und Volksnatur auf Character und Gang der weltgeschichtlichen Entwickelung ihrer nationalen und persönlichen Träger eingewirkt haben.

Der Ausdruck »politische Geographie« wird verworfen, weil dieselbe in ihrer hergebrachten Form, streng genommen, keine selbstständige, wissenschaftliche Doctrin, sondern nur ein zu praktischen Zwecken zusammengetragenes, mehr oder minder lose verbundenes Aggregat von gewissen Theilen der Erdkunde und der Statistik ist.

Die Vorhalle zur historischen Erdkunde bilden die Anthropologie und die Ethnologie. Namentlich an dem fundamentalen Werke »die Anthropologie der Naturvölker« von Dr. Th. Waitz wird die Entwickelung dieser Wissenschaft, welche die Aufgabe hat, die Vermittelung des naturwissenschaftlichen und des historischen Theils unseres Wissens vom Menschen zu erstreben, nachgewiesen.

Hierauf wird der Versuch gemacht, Dichterwerke der Weltliteratur vom historisch-geographischen Standpunkte aus behufs ethnologischer, geistes- und sittengeschichtlicher Verwerthung zu gruppiren.

Erst vom culturgeschichtlichen Standpunkte aus ist es möglich, das eigentliche Gebiet der »historischen Erdkunde« scharf und bestimmt abzugrenzen, indem wir zwischen Naturvölkern, isolirten Culturvölkern, d. h. solchen, welche außerhalb der weltgeschichtlichen, unsern gegenwärtigen Weltzustand bedingenden Culturentwickelung stehen, und weltgeschichtlichen Culturvölkern unterscheiden.

Die Naturvölker sind Gegenstand der Anthropologie und Ethnologie. Die isolirten Culturvölker (Chinesen, Japaner, Peruaner, Mexikaner), deren Civilisation eigenartig und selbstständig sich entfaltet hat, gehören in die Culturgeschichte: ihrem Dasein und Wirken fehlt aber die weltgeschichtliche Tragweite, die Würde und Weihe des Geistigen im idealen Sinne.

Bei den weltgeschichtlichen Culturvölkern sind die historischen Verhältnisse das Maßgebende, Entscheidende.

Es folgt eine Umschau auf dem weiten Gebiete der culturhistorischen Fächer: Volkswirthschaft, Handel und Verkehr, Religion und Kunst werden in ihrer geographisch-ethnographischen Naturbedingtheit dargestellt, um demnächst das höchste Culturgebilde der gesitteten Menschheit, den Staat, welcher das gesammte nationale Culturleben umfaßt, zu besprechen.

Für die Staatsbildung und Entwickelung ist die besondere geographische Lage des Staates, von allseitig freier Insellage (England, Japan) bis zur continentalsten Binnenlage (Schweiz, Inner-Afrikanische Staaten) durch die mannigfaltige Stufenfolge der Küstenlagen hindurch von höchster Wichtigkeit. Die Größe des Staates hat ihre Grenze, über welche hinaus Schwäche und Verfall eintritt. (Der Römische Weltstaat.)

Das geographische Element in der Geschichte, welches auf die staatliche Entwickelung einwirkt, läßt sich ebenso nachweisen, wie das historische Element in der Geographie, jene Macht des Menschengeistes, welche Raum und Zeit bewältigt und die Naturwildniß zur Culturlandschaft verklärt.

In dem ersten Abschnitt der zweiten Abhandlung*) giebt der Verfasser einen Ueberblick, wie sich die moderne Erdkunde als Wissenschaft entwickelt hat. Mit Zeune beginnt eine naturgemäßere Auffassung der Gliederungsverhältnisse der Erdoberfläche. In der von ihm 1808 herausgegebenen »Gäa, Versuch einer wissenschaftlichen Erdbeschreibung« zerlegte er Europa nach seiner natürlichen Gliederung und hatte dabei eine klare Vorstellung von dem Unterschiede geographischer, ethnographischer und politischer Grenzen. Zum Begründer der historischen Erdkunde wurde jedoch C. Ritter durch seine »Erdkunde im Verhältniß zur Natur und zur Geschichte des Menschen«.

»Ritter's Verdienst beruht darin**), daß er eine Fülle von wissenschaftlichem Stoff, welche großentheils schon früher zu Tage gefördert war, von neuen und höheren Gesichtspunkten aus betrachtete und dadurch der Menge zerstreuter Thatsachen einen Mittelpunkt, dem Kleinen und Geringfügigen Bedeutung, dem Ganzen aber inneres Leben und einen beziehungsvollen Zusammenhang gegeben hat.« Wie wir sagen: Kepler und die Astronomie, so sagen wir mit gleichem Recht: Ritter und die Geographie.

In dem zweiten Abschnitt der Abhandlung wird die Entwickelung der Erdkunde im Zusammenhange mit der Gesammtentwickelung der Menschheit dargestellt.

Im Alterthum und im Mittelalter lassen sich die geographischen Fortschritte, die Erweiterung und Bereicherung des erdkundlichen Wissens, von den weltgeschichtlichen Ereignissen ausgehend, mit einiger Vollständigkeit entwickeln. Anders in der Neuzeit. Hier stehen die einzelnen Fortschritte mit den Schicksalen ganzer Völker und Staaten in geringer directer Beziehung, desto mehr mit der Geschichte ihrer Individuen, mit dem Fortschritte der Industrie, des Handels, der Künste, der Wissenschaften und ihrer Studien überhaupt. — Hierauf werden kurz die zeitlich dominirenden Culturvölker in ihrer Bedeutung für Erweiterung und Bereicherung der Erdkunde unter Anlehnung an Ritter's »Vorlesungen über die Geschichte der Erdkunde und der Entdeckungen«, sowie an Humboldt's »Kosmos« vorgeführt.

Der dritte Abschnitt der Abhandlung behandelt in Kürze die Rückwirkung der geographischen und kosmographischen Weltansichten auf die Gestaltung der religiös-dichterischen Weltanschauung im Alterthum und im Mittelalter, sowie die moderne Erd- und Himmelskunde und die moderne Weltanschauung. Als Grundlage dient hierbei E. F. Apelt's Werk »die Epochen der Geschichte der Menschheit«. Die monumentalen Schöpfungen Homer's, Dante's, Milton's und Klopstock's spiegeln die wechselnden Weltanschauungen der großen weltgeschichtlichen Entwickelungsstufen der Europäischen Menschheit, des klassischen Alterthums, des Romanisch-katholischen Mittelalters, der Germanisch-protestantischen Neuzeit, charakteristisch ab. In ihnen tritt uns der Gegensatz der den verschiedenen Weltaltern zu Grunde liegenden Vorstellungskreise, die Umwälzungen, welche die großen geographischen Entdeckungen, sowie die Entdeckung des wahren Welt-

*) Geographisches Jahrbuch. IV. Band 1872. Seite 184 ff.

**) C. Ritter, ein Lebensbild nach seinem handschriftlichen Nachlaß dargestellt von G. Kramer. 2 Bände.

systems und der Naturgesetze im Welt- und Selbstbewußtsein der modernen Menschheit bewirkt haben, am lebendigsten und faßbarsten entgegen.

Der vierte Abschnitt giebt einen Einblick in die Literatur a) zur Geschichte der Erdkunde, b) zur historischen Erdkunde und zur Culturgeographie. Die ersten drei Abschnitte der Abhandlung hatten den Zweck, die Leitgedanken für diesen vierten Abschnitt, der ein in sich geschlossenes Ganzes bildet, in die richtige Beleuchtung zu rücken, indem sie die Grundthatsachen und Grundverhältnisse, welche das Fundament der modernen, historisch-geographischen Anschauung bilden, veranschaulichten.

Die in dem Abschnitt enthaltene Literaturübersicht führt Hauptwerke, Abhandlungen, in Zeitschriften zerstreute, dem Bedürftigen nicht immer gegenwärtige Aufsätze, Skizzen, Studien, Essays &c. in der Absicht vor, dem Leser eine klare und möglichst vielseitige Vorstellung von der historischen Erdkunde zu vermitteln und gelegentlich durch Auszüge aus Meisterwerken den Geistesadel wissenschaftlicher Kunstform zu veranschaulichen.

Zu Grunde liegen der Anordnung des ungemein reichhaltigen Literaturstoffes die Grundthatsachen und Grundverhältnisse der Entwickelungsgeschichte der welthistorischen Menschheit: die allmälige Entfaltung und Gestaltung einer einheitlichen Europäischen Culturwelt; die Verbreitung Europäischer Cultur theils durch Eroberung, theils durch Colonisation, theils durch den gegenwärtig allumfluthenden, alldurchdringenden Weltverkehr der Europäischen Colonialvölker über die Länder der alten und neuen Welt; endlich die Entfaltung neuer Nationalitäten und Staatengebilde auf dem Boden der neuen Welt.

Diejenigen Leser, welche sich mit einer geographisch-historischen Disciplin zu beschäftigen beabsichtigen, werden in dieser Literatur-Zusammenstellung eine große Fülle des Stoffes, ein reiches Quellenmaterial und einen treuen Führer antreffen.

---

26. Verwaltungs-Organisation der Verkehrsanstalten.

(Aus der Zeitschrift für Gewerbe, Handel und Volkswirthschaft von Dr. Adolf Frantz.)

Wer die Vorzüge der staatlichen Verwaltung und Beaufsichtigung des Postwesens kennt und zu schätzen weiß, kann nur wünschen, daß in gleicher Weise das ganze Verkehrswesen, namentlich aber die Verkehrsmittel und Wege, welche in ihren Leistungen und Erfolgen die gesammte nationale und internationale Personen- und Güterbewegung beherrschen, die Eisenbahnen, unter möglichst vollkommene Staatsverwaltung und Aufsicht treten. Dies erscheint um so wünschenswerther, je mehr die Eisenbahnen in Betrieb und Verwaltung dem Principe der Centralisation unterliegen, je mehr Fusionen der größeren mit den kleineren Bahngebieten begünstigt werden und bereits erfolgt sind. Läßt sich nicht leugnen, daß das Verkehrswesen überhaupt durch eine stramme Centralisation seiner Verwaltung und Beaufsichtigung nur gewinnt, so läßt sich auch nicht widerrathen, daß der Staat diese Centralisation in die Hand nehmen und erhalten muß, weil nur ihm ermöglicht ist, bei derselben jene Einheit der Grundsätze in Organisation

der Verwaltung und des Betriebes einzuführen und zu wahren, welche bei dem Postwesen so wohlthätige und allgemeine Erfolge erzielt. Die den Postbetrieb auszeichnende Gewissenhaftigkeit, Promptheit und Gemeinnützigkeit hat ihren Hauptgrund in der einheitlichen Organisation, welche die Centralisation an höchster Aufsichtsstelle zu verbinden weiß mit einer der Bestimmung der Post und den Bedürfnissen des Publicums nach Ort, Zeit und Umfang des Verkehrs entsprechenden Decentralisation der neben- und untergeordneten Verwaltungsstellen, eine Verbindung der Centralisation und Decentralisation, wie sie leider fast bei allen Eisenbahnen und deren Verwaltungen fehlt. Während der Postverwaltungs-Organismus in seiner Gliederung und Thätigkeit den ihm zugewiesenen und zuströmenden Verkehrsverhältnissen und Bedürfnissen in bewundernswürdiger Weise zu entsprechen und zu genügen vermag, leidet die Eisenbahnverwaltung an Verzögerungen und Stockungen, an Unzulänglichkeiten des Personals und Materials, an Unfällen und Ausfällen ihrer Leistungen, die bei der nun bereits langjährigen Erfahrung des Eisenbahnbetriebes auch bei uns in Deutschland nur der Mangelhaftigkeit der Organisation, namentlich dem Mangel der Centralisation an — Decentralisation in den bestehenden Directorial- oder Directionsbehörden der Eisenbahnen ihren Hauptgrund haben. Was die Postverwaltung in ihrer mit und seit Einrichtung der Ober-Postdirectionen vollzogenen decentralisirenden Reorganisation erreicht hat, muß analog beim Eisenbahnwesen bezweckt und bewirkt werden, eine Decentralisation, welche, wie jüngst in der Tagespresse verlautete, der Preußische Handels-Minister grundsätzlich bereits projectirt und bestimmt hat. Gewiß ist dies reformatorische Vorgehen des Herrn Handels-Ministers mit aller Anerkennung zu begrüßen und mit wohlwollendster Kritik zu belohnen. Doch glauben wir letztere am besten damit zu üben, daß wir besagten Decentralisations-Projecten unsere wahre, von Kenntniß und Beobachtung der Leistungen der Eisenbahnverwaltung getragenen Meinungen und Vorschläge nicht vorenthalten.

Handelt es sich, wie aus den uns vorliegenden Aeußerungen der Tages- und Fachpresse zu entnehmen, nur um die Einrichtung von einigen Bezirksdirectionen unter einer Generaldirection, soll die ganze Decentralisationsreform z. B. bei der Oberschlesischen Eisenbahn nur in der Einsetzung von Subdirectionen zu Posen, Breslau, Ratibor, Frankenstein bestehen, so scheint uns diese Reform mehr formell und theoretisch, als materiell und praktisch zu sein. Bei der großen Competenz und daraus resultirenden großen Arbeitslast und Verantwortlichkeit der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn zu Breslau wird dieser durch Unterbehörden, wie sie zu Posen u. s. w. eingesetzt werden sollen, wenig, — noch weniger aber dem betheiligten Publicum geholfen und genützt werden. Will der Herr Handels-Minister die bestehenden Uebelstände der Eisenbahnverwaltung und die daraus entspringenden Beschwerden des interessirten Publicums wirklich beseitigen, so scheint uns das Rathsamste, die einzelnen Eisenbahncomplexe und Gebiete ganz ähnlich anzusehen und zu behandeln, wie Postgebiete und Postamtsbezirke, demgemäß ebenso leicht zugängliche als in Activität tretende Amtsstellen einzurichten, denen die Wahrnehmung, Beurtheilung und Erledigung der Verkehrsbedürfnisse und Beschwerden nicht nur nach technischer Befähigung, sondern auch örtlich und persönlich, durch eigene Augenscheinnahme ermöglicht ist. Diese Einrichtung läßt sich nach unserer Erfahrung dadurch erreichen, daß die jetzt bestehenden Directionen decentralisirt, d. h. ihre Mitglieder vertheilt werden auf

die wichtigsten Bahnstationen, welche die Knoten- und Sammelpunkte, damit auch die Lebens- und Entwickelungspunkte des gesammten Eisenbahnverkehrs und Betriebes bilden. Auf diesen Hauptstationen sollten die Directionsmitglieder als ständige Commissionen ihren Sitz nehmen und zwar mit einer Competenz, daß sie eilige und offenbar unverfängliche Dispositionen selbstständig treffen, andere Gegenstände aber in den periodischen Versammlungen aller Directionsmitglieder in periodischen Collegialsitzungen der Direction zum Vortrage und zur Erledigung bringen. Nur dadurch, daß die Directionen mit ihren Befugnissen zur Regelung und Entwickelung des Bahnbetriebes und der Bahnbewirthschaftung gewissermaßen mobilisirt, möglichst allgegenwärtig gemacht werden, ist eine den Wünschen und Bedürfnissen der Interessenten, namentlich der Producenten des Verkehrs, genügend Rechnung tragende Reform der bestehenden Verwaltung der großen Bahncomplexe und Gebiete zu erreichen.

Welcher wesentliche Unterschied sollte zudem zwischen den Aufgaben und Leistungen der Post- und der Eisenbahnverwaltung bestehen und fordern, daß dort ein ebenso reichgegliedertes als reichdotirtes, hier nur ein höchst einfaches und verhältnißmäßig wohlfeiles Verwaltungs- und Betriebspersonal nöthig sein sollte? Aus welchen Gründen sollte der Eisenbahntransport weniger Verwaltung und Aufsicht erfordern als die Postbeförderung, zumal diese ihrem bei weitem größten Theile nach selbst dem Eisenbahntransporte zufällt?

Die Postverwaltung hat ein ansehnliches Arbeitspensum, bennoch ist sie verhältnißmäßig stärker mit Beamten, d. i. Arbeitskräften versehen, als die Eisenbahnverwaltung.

Welches Verhältniß zwischen Arbeitskräften und Arbeitspensum stellt sich bei der Eisenbahnverwaltung heraus?

Halten wir uns an unsere Oberschlesischen Bahnen und suchen wir hier zunächst das vergleichbare Beamtenpersonal festzustellen, so dürfen wir zum letztern rechnen: sämmtliche Beamten der »Allgemeinen Verwaltung«, d. h. die Beamten der Direction zu Breslau und Ratibor und der verschiedenen Centralstellen zu Breslau (Administrationsbüreau, Technisches Büreau, Betriebscontrole u. s. w.), wie sie in Anlage 7 a. des Jahresberichts der Oberschlesischen Eisenbahn für 1871 specificirt sind, nämlich 192 etatsmäßige Beamte und 141 Hilfsarbeiter. Hierzu treten von der »Bahnverwaltung« die Beamten, welche a. a. O. das »Strecken- und Stationspersonal« bilden, im Ganzen bei allen Bahnlinien (Hauptbahn, Wilhelmsbahn, Brieg-Neiße, Breslau-Posen-Glogau, Posen-Stargard) 707 etatsmäßige und 55 Hilfsarbeiter. Es sind endlich hierher zu rechnen von der »Transportverwaltung« die Beamten des Expeditions- und des Fahrdienstes, im Ganzen 933 etatsmäßige und 565 Hilfsarbeiter. Rechnen wir alle diese Beamten-Kategorien zusammen, so erhalten wir ein Personal von 1832 etatsmäßigen Beamten und 761 Hilfsarbeitern, im Ganzen 2593 Köpfen. Dagegen zählte die Postverwaltung des vergleichbaren Gebietes überhaupt 2878 oder ausschließlich der Posthalter und Postillone 2453 Beamte.

Allerdings hat diese ein umfänglicheres Amtsgebiet, als unsere Eisenbahnverwaltung, aber ihr Arbeitspensum ist weit geringer als das der Eisenbahnverwaltung, welcher zudem noch die Beschäftigung und Beaufsichtigung einer großen Anzahl von Arbeitern und bedeutender Werkstätten und Materialienvorräthe obliegt. Was das Amtsgebiet örtlich umfänglicher ist bei der Post-

verwaltung, wird völlig ausgeglichen durch das sachlich größere Arbeitsgebiet der Bahnunterhaltung, des Werkstättenbetriebes, der Materialienbeschaffung und Verwaltung der Eisenbahnen.

Nach dem Etat der Deutschen Reichspostverwaltung für 1873, wie er uns in seinen Specialien vorliegt, beträgt die Bruttoeinnahme im Ganzen 27,959,950 Thlr. Rechnet man die verschiedenen Besoldungsfonds und die sie ergänzenden persönlichen Ausgaben zusammen, so erfordern die Gehälter der Postbeamten nicht weniger als 14,260,494 Thlr., d. i. 51 pCt. der gesammten Bruttoeinnahme!

Halten wir dagegen den Besoldungsetat unserer Eisenbahnbeamten! — Der Jahresbericht der Oberschlesischen Eisenbahn für 1871 giebt in Anlage 7a. eine vollständige Uebersicht ihrer Beamten und Hilfsarbeiter. Es werden hierbei viele Beamten und Besoldungen aufgeführt, welche, sollte die Eisenbahnverwaltung vergleichbar sein mit der Postverwaltung, ausgeschieden und abgerechnet werden müßten als dem Eisenbahnwesen ganz eigenthümlich. Doch lassen wir auch den hier gegebenen Besoldungsetat in seiner vollen Integrität zur Vergleichung eintreten, nur nach Absetzung der nicht als Beamte anzusehenden Bahn-, Werkstätten- und sonstigen Arbeiter im engeren Sinne, so erhebt sich die Summe der Besoldungen sämmtlicher Eisenbahnbeamten auf 1,325,243 Thlr., d. i. nur 11,66 pCt. der Bruttoeinnahme, also 40 pCt. weniger, als der Postverwaltungs-Besoldungsetat von der Bruttoeinnahme in Anspruch nimmt!

Sollten wir nun verlangen, daß die Besoldung im Verhältniß zur Bruttoeinnahme bei beiden Verwaltungen gleichgestellt werde? — Keineswegs, denn wir wissen, daß der Eisenbahnbetrieb ein bedeutendes Anlagekapital und für dasselbe einen vortheilhaften Zinsfuß fordert; wir wissen, daß die sächlichen Ausgaben für Betriebsmaterial ꝛc. bei den Eisenbahnen einen fast ebenso großen Antheil der Bruttoeinnahme vorwegnimmt. Aber der Meinung sind wir trotzdem, daß der Besoldungsetat der Eisenbahnverwaltung viel zu niedrig dotirt ist, und zwar zu niedrig mit Rücksicht auf die Arbeitslast und Gefährlichkeit des Dienstes für Gesundheit und Leben, — in der Anzahl der Beamten überhaupt, und dann auch zu niedrig in den Besoldungssätzen.

Die bestehende Eisenbahnverwaltung, und zwar nicht nur Oberschlesiens, sondern bei allen größern Bahncomplexen, weist sonach folgende Reformbedürfnisse auf:

1. Decentralisation der meist nur an den Endpunkten sitzenden Directionsbehörden und Vertheilung derselben als Commissionen auf alle Hauptpunkte des Verkehrs der ihnen unterstehenden Bahnlinien.

2. Ein für das Eisenbahnwesen wissenschaftlich und technisch gebildetes Beamtencorps in hinreichender Stellenbesetzung, d. h. in den Bedürfnissen des Verkehrs und den Anstrengungen des Dienstes entsprechender Anzahl und Besoldung.

3. Einrichtung von Eisenbahnkammern, ähnlich den bestehenden »Handelskammern«, welche aus Mitgliedern bestehen, berufen durch Wahl aller größern beim Eisenbahnverkehr interessirten Industriellen, Landwirthe und Kaufleute, zur Begutachtung und Erledigung aller Beschwerden über Eisenbahnzustände und Verhältnisse, Begebenheiten und Bedürfnisse.

II. Kleine Mittheilungen.

Taubenwettflüge. Dem seit 1865 in Cöln bestehenden Verein für Geflügelzucht »Columbia« ist von Seiten des Ministeriums der Auftrag geworden, über die Erfolge der von demselben seit 1866 veranstalteten Brieftaubenwettflüge zu berichten. Dem in Folge dessen erstatteten Berichte entnimmt die »Cöln. Z.« Folgendes: Im Jahre 1866 war der entfernteste Ausgangsort Coblenz, es wurden 10 Tauben aufgelassen und 3 Preise gewonnen. Im Jahre 1867 gingen bei der letzten Tour 35 Tauben nach Brüssel. Dieselben wurden Vormittags $8\frac{1}{2}$ Uhr aufgelassen; bis 3 Uhr Nachmittags waren die ausgesetzten Preise gewonnen. Im Jahre 1868 flogen 81 Tauben von Minden. Sie wurden Morgens 4 Uhr in Freiheit gesetzt und trafen Nachmittags 2 Uhr 25 Minuten hier ein. An einem in demselben Jahre stattgehabten allgemeinen Concurse waren Brieftaubenbesitzer aus Cöln, Neuß, Deutz, Duisburg, Bilk bei Düsseldorf und Aachen betheiligt. 77 Tauben flogen Vormittags $6\frac{1}{2}$ Uhr zu Hannover auf, von 10 Preistauben erreichte die erste ihr Ziel (die Flugzeit war auf Cöln berechnet) in 5 Stunden 51 Minuten, die letzte in 7 Stunden 21 Minuten. Für das Jahr 1869 war Magdeburg der entfernteste Auffluggort; von 50 Tauben, die 5 Uhr Morgens aufstiegen, trafen zwischen 12 Uhr 17 Minuten Mittags und 6 Uhr 45 Minuten Nachmittags 8 Stück hier ein. Im Jahre 1870 flogen 39 Tauben von Hamburg aus, die aber von Sturm, Gewitter und Hagelschlag zu leiden hatten. Sie hatten am 26. Juni Morgens 5 Uhr ihre Reise angetreten; die 4 ersten kehrten am 28. Juni zurück; die übrigen kamen mehr und weniger vereinzelt an den drei folgenden Tagen an. Das Jahr 1871 brachte einen allgemeinen Concurs für die Brieftaubenbesitzer der Rheinprovinz. Der Ausgangspunkt war Berlin. Es betheiligten sich an demselben Herren aus Cöln, Elberfeld und Duisburg mit 47 Tauben. Sie wurden Vormittags 6 Uhr aufgelassen; 10 derselben trafen zwischen Nachmittags 3 Uhr 6 Minuten und 6 Uhr 21 Minuten in Elberfeld, Cöln und Duisburg ein. Ein anderer allgemeiner Concurs hatte bereits früher mit 50 Tauben von Stettin aus stattgefunden. Im Jahre 1872 gingen die Tauben zuletzt nach Calais. Von 33 früh Morgens um 5 Uhr aufgelassenen kehrten zwischen 1 Uhr 49 Minuten und 5 Uhr 37 Minuten Nachmittags 9 Stück zurück. — In den letzten Jahren sind auch Wettflüge mit jungen Tauben unternommen worden.

Ulmerschiffe als Logirhäuser während der Wiener Weltausstellung. Als vor einigen Wochen in der Deutschen Presse auf die Ulmerschiffe als Logirhäuser aufmerksam gemacht wurde, prüfte das Schweizerische Generalcommissariat den Gedanken sofort, und nachdem dasselbe in Ulm selbst persönlich von der Construction, der inneren Einrichtung und Möblirung Einsicht genommen, fand es sich veranlaßt, sofort näher einzutreten, und hat mit der betreffenden Ulmer Baugesellschaft einen Vertrag abgeschlossen. Nach demselben stellt die letztere dem Schweizerischen Generalkommissariat zwei eben im Bau begriffene neue Schiffe »Helvetia« und »Rhein« für die Dauer der Ausstellung zur ausschließlichen Verfügung.

Jedes dieser Schiffe — es sind deren 11 — ist 30 Meter lang und sechs Meter breit, der Länge nach von einem Gang durchschnitten, von welchem aus man rechts und links in die hübsch tapezirten Cabinette oder Cabinen gelangt. Jedes Cabinet enthält zwei gute Betten (Federmatratze 2c.) und allen wünschbaren Comfort. Die Cabinette sind hell, leicht ventilirbar. Jedes der beiden Schweizerschiffe enthält 33 Betten. Auf jedem Schiff befinden sich ein Schiffer, ein Wächter für den Tag, ein solcher für die Nacht, drei Kellner für die Bedienung. Auf dem »Admiralschiff« der Flottille befindet sich eine Nothapotheke. Die ganze Flottille ankert im Donaudurchstichcanal, unweit der maritimen Abtheilung der Weltausstellung, fünf Minuten vom Ausstellungspalaste, und ebenso weit von der für die Schweizer bestimmten Restauration entfernt, ferner ganz in der Nähe der Pferdebahnstation, welche die Besucher der Stadt Wien bis 1 Uhr Nachts zu ihren schwimmenden Gasthöfen befördert.

Der Vertrag mit der Ulmer Gesellschaft ist von Seite des Schweizerischen Generalcommissärs so ins Detail abgefaßt, daß namentlich mit Bezug auf die sanitarischen Anforderungen Allem Rechnung getragen ist.

Sprachstatistik in dem Oesterreichischen Heere. Ueber die Sprachkenntnisse der Oesterreichischen Offiziere theilt die »Vedette« Folgendes mit:

Es sprechen Ungarisch 2618, Polnisch 2361, Böhmisch 3991, Ruthenisch 679, Kroatisch, Serbisch und Slovenisch 2964 und Rumänisch 1187 Offiziere.

Außerdem sprechen noch 4394 Offiziere Italienisch, 3058 Französisch, 451 Englisch und 481 Russisch, Türkisch und andere fremde Sprachen.

Eisenbahn durch das Berner Oberland. Nach dem Berner »Handelscourier« handelt es sich um Herstellung eines großartigen und kühnen Bahnnetzes für das Oberland. Der erste, sofort zur Ausführung gelangende Theil ist Interlaken-Lauterbrunnen-Grindelwald.

Folgen wir der Linie von Interlaken quer durchs Bödeli über Gsteig, unterhalb Gsteigwyler vorüber, dem Ufer der Lütschine aufwärts Zweilütschinen nach Lauterbrunnen, so sehen wir, daß es eine Thalbahn ist, die hier entstehen wird. Dasselbe Verhältniß wird die Bahn dem Lütschinenthal folgend bis Grindelwald behaupten, von wo eine kurze Zweigbahn sich nach dem dortigen Gletscher erstrecken wird.

Die Länge dieser Thalbahn beträgt 84,000 Fuß oder fünf Stunden. An diese Thalbahnlinie schließt sich die Bergbahn Lauterbrunnen-Wengernalp-Grindelwald, welche den altberühmten Touristenzug über die kleine Scheidegg in unmittelbarster Nähe der Bergriesen Eiger, Mönch und vor Allem der herrlichen Jungfrau vermitteln wird.

Die Länge dieser Strecke beträgt 53,200 Fuß oder circa $3\frac{1}{2}$ Stunden. Für den Betrieb derselben ist vorläufig das Zahnstangensystem wie am Rigi in Aussicht genommen, je nach dem Resultat bezüglicher Versuche wird vielleicht eine neue Seilmethode durch Wasserkraft ebenfalls mit Zahnstangen nach Agudio zur Verwendung kommen.

Die Strecken Interlaken-Zweilütschinen-Grindelwald und Zweilütschinen-Lauterbrunnen werden als schmalspurige Thalbahnen gebaut und mit Feirlemaschinen nebst stellenweiser Einschaltung von Seilrampen betrieben.

Diese erste Abtheilung, an sich schon von großer Tragweite, soll durch folgende zweite Reihe des Bahnnetzes ergänzt werden:

Grindelwald-Männlichen, der Rigi des Oberlandes;

Lauterbrunnen-Mürren, der bekannte Wallfahrtsort für Bewunderer imposanter Bergnatur;

Grindelwald-Große Scheidegg-Rosenlaui-Meiringen mit Anschluß an die Brünigbahn;

Große Scheidegg-Faulhorn-Schynige Platte mit Anschluß an die Bergbahn Interlaken-Schynige Platte. Diese Linie soll am Fuße des Faulhorn-Kegels eine Station haben, beim Sulzibühl am Bachsee vorüberziehen, sodann über Grindelwald die große Scheidegg erreichen und endlich über die Rosenlaui in Meiringen ihren Schlußpunkt finden.

Die Initiative zu diesem Unternehmen ist der Baugesellschaft der Jurabahnen zu verdanken, welche bereits die Konzession beim Bundesrath gesucht hat und dieselbe ohne Zweifel erhalten wird.

St. Gotthard-Tunnel. Ueber den Stand der Arbeiten am St. Gotthard-Tunnel veröffentlicht der Schweizer Bundesrath den dritten Monatsbericht. Zufolge desselben sind während des Monats Februar die Bohrungen auf der Nordseite bei Göschenen um 20,5 Meter, auf der Südseite bei Airolo um 18,1 Meter vorgerückt; die Gesammtlänge der beiden Directionsgalerien stellte sich demnach Ende Februar auf 60,5 resp. 143,6 Meter, gegen 40,0 resp. 125,5 Meter Ende Januar, in Summa also auf 204,1 Meter. Die Ausweitung der Directionsgalerien betrug bei Göschenen 43,6, bei Airolo 126,0, in Summa also 169,6 Meter, was gegen den Stand der Arbeiten am Ende des Januar einen Fortgang von 29,0 resp. 24,9 Metern repräsentirt. Ferner sind bei Airolo die Mauerarbeiten um 36,3 Meter gefördert; die Länge der gemauerten Wölbung betrug Ende Februar 78,3 Meter gegen 42,0 Meter am Ende des Januarmonats. Bei Göschenen waren durchschnittlich 168, bei Airolo 235 Arbeiter beschäftigt. Bei Göschenen sind zudem noch 19 Meter in den vor der Tunnelmündung liegenden Einschnitt gebohrt und 13 davon sind bereits ausgemauert. Die Bohrungen auf der Nordseite gehen fortwährend durch Granit oder granitharten Gneiß. Die dieser Steinart eigenen großen Spalten laufen gegenwärtig in 77 Grad südöstlicher Inclination und 36 Grad nordöstlicher Richtung. In einer dieser Spalten fand sich eine dünne Talkschicht, in einer andern eine ziemlich mächtige Schicht glimmerartigen Gesteins vor. Bei Airolo bohrt man noch immer durch mehr oder minder starke und mit Quarzlager durchsetzte Glimmerschichten, in die sich wiederum, wie im Monat Januar Hornblende und Granat eingesprengt findet. Bis zu einer Tiefe von 135 Metern wurden die Arbeiten von nicht unbedeutenden Mengen durchsickernden Wassers gestört. Die Lager strichen in 67 Grad nordöstlicher Richtung, mit 40 Grad nordwestlicher Inclination. Als die genannte Tiefe erreicht war, wurden die Gesteinschichten fester und änderten ihre Direction. Bei 35 Grad 5 Linien nordöstlicher Richtung neigten sie sich um 35 Grad nach Nordost, d. h. in beinahe paralleler Richtung mit den Schichten auf der Nordseite. Die Durchsickerung hört gänzlich auf. Eine am Eingange angestellte Messung ergab ein Quantum von 25,9 Litern Wasser pro Secunde.

Frankreichs Handel im Jahre 1872 liefert einen beredten Beweis für den Reichthum des Landes sowohl, als für die Intelligenz und Thätigkeit seines Volkes. Nach den Kriegsjahren 1870 und 1871 und bei der enormen Kriegsschuld von fünf Milliarden konnte man sich im Allgemeinen über die Entwickelung von Handel und Gewerbe in Frankreich für die nächste Zeit keinen rosigen Hoffnungen hingeben. Trotzdem hat dieselbe alle Erwartungen überschritten. Das »Ausland« bringt hierüber einen interessanten Aufsatz, dem wir Folgendes entnehmen:

Der Handel Frankreichs hat im abgelaufenen Jahre eine Zunahme aufzuweisen; diese Vermehrung, so sanguinische Hoffnungen das Land darauf auch bauen mag, liegt nicht, wie kurzsichtiger Weise behauptet wird, ganz, sondern nur zum Theile in der Natur der Sache selbst. Frankreich war für manchen Europäischen Staat das Bezugsland gewisser Fabrikserzeugnisse und namentlich feinere Gebrauchs- und Modeartikel wurden von dorther, speciell von Paris, bezogen. Der Deutsch-Französische Krieg führte in der zweiten Hälfte des Jahres 1870 und in der ersten Hälfte des Jahres 1871 eine höchst empfindliche Stockung herbei, die selbst in der zweiten Hälfte des Jahres 1871 theilweise noch fortdauerte, und zwar nicht so sehr wegen Verkehrsstockungen, als vielmehr wegen der zerrütteten Arbeiter- und Industrieverhältnisse von Paris und eines Theiles des ganzen Landes. Die Erholung trat aber ziemlich rasch ein und die nachstehenden Ziffern lassen erkennen, daß das Französische Land durch seinen außerordentlichen natürlichen Reichthum, das Französische Volk aber durch seine staunenswerthe Arbeitskraft geradezu unverwüstbar sind. Schon das Jahr 1872 schuf wieder mehr geordnete Handelsverbindungen, und diese spiegeln sich auch in den vorliegenden Verkehrsnachweisungen ab. In der Einfuhr betrug der Werth in den vier Jahren 1869 bis 1872 in Millionen Francs:

Waarenklassen:	1869	1870	1871	1872
Verzehrungsgegenstände	693,8	759,3	983,7	800,4
Naturproducte und Hülfsstoffe für die Industrie	2037,6	1687,9	1870,8	1991,2
Fabrikerzeugnisse	266,0	215,8	314,9	476,9
Andere Waaren	155,7	204,4	223,8	178,9
Zusammen	3154,1	2867,4	3393,2	3447,4

Nach diesen officiellen Handelswerthen, welche zwar alljährlich von der permanenten Werthscommission festgesetzt werden, in denen aber für 1872 nicht die erzielten Preise dieses Jahres, sondern jene im Jahre 1871 erhobene Werthbestimmung zur Anwendung gebracht worden sind, hat der Importhandel Frankreichs gegen die vorausgegangenen Jahre (vom Jahre 1870 abgesehen) zugenommen, welche Zunahme auf die Hülfsstoffe der Industrie und auf die Fabrikate entfällt; es hat aber die Einfuhr der Naturproducte und Hülfsstoffe für die Industrie doch nicht jene Höhe erreicht, welche sie für das Jahr vor dem Kriege, nämlich für 1869, aufweist.

Der Ausfall zeigt sich bei der Baumwolle, wovon wegen des Verlustes von Elsaß-Lothringen um 129,1 Millionen Francs (von 331,7 Millionen Francs gefallen auf 202,6 Millionen Francs) weniger importirt worden sind. Die übrigen Artikel sind theils gestiegen, theils gefallen.

Die Ausfuhr hat folgende Resultate erzielt in Millionen Francs:

Waarenklassen:	1869	1870	1871	1872
Fabrikerzeugnisse	1756,4	1533,6	1620,9	2055,8
Naturproducte, Consumartikel und Hülfsstoffe der Industrie	1185,6	1150,6	1110,5	1441,2
Andere Waaren	132,9	117,9	134,2	181,9
Zusammen	3074,9	2802,1	2865,6	3678,9

Auch die Ausfuhr weist eine Besserung des Verkehrs aus und hat namentlich die Fabrikatenausfuhr des verflossenen Jahres die Ziffer von 1869 überholt; überhaupt ist die Ausfuhr gegenüber der Einfuhr zum ersten Male in den vier Jahren größer, und zwar um 331,5 Millionen Francs. Die bedeutendsten Vermehrungen weisen nach: Leder- und Lederwaaren, Confectionsartikel (Wäsche und Anderes), dann raffinirter Zucker (gegen 1869 mehr um 38,9 Millionen Francs).

Frankreichs Ernte war im verflossenen Jahre eine gute; es exportirte deshalb an Cerealien und Mehl um 195,0 Millionen Francs mehr als im Jahre 1869; die bezüglichen Werthziffern sind: im Jahre 1869 um 69,2 Millionen Francs; im Jahre 1870 um 33,9 Millionen Francs; im Jahre 1871 um 42,4 Millionen Francs; im Jahre 1872 um 264,2 Millionen Francs.

Besehen wir uns noch die Zolleinnahmen und sonstigen Gebühren für die vier Jahre 1869 bis 1872.

Die Eingangszölle sind von 120,2 Millionen Francs auf 145,0 Millionen Francs, somit um 24,8 Millionen Francs gestiegen. Die Artikel, bei welchen sich die größten Vermehrungen zeigen, sind: Petroleum, rohes (Eingangszoll 6,3 Millionen Francs, früher zollfrei, nichts), gereinigtes Petroleum und Oelessenzen (Zoll, in Folge von Erhöhung 4,3 Millionen Francs, im Jahre 1869 0,6 Millionen Francs), Baumwollwaaren (7,5 Millionen Francs, im Jahre 1869 3,0 Millionen Francs), Wollenwaaren (8,8 Millionen Francs, im Jahre 1869 6,4 Millionen Francs), Cerealien (2,2 Millionen Francs, im Jahre 1869 0,8 Millionen Francs).

Dies die Artikel, bei welchen in Folge von neuen Zöllen oder Erhöhung der bestehenden wesentliche Zunahmen sich zeigen. Die namentliche Vorführung der Gesammteinnahmen im Zolldienste wird durch die folgende Uebersicht veranschaulicht:

Abgaben:	1869	1870	1871	1872
	Millionen Francs.			
Eingangszölle	120,2	127,0	155,8	145,0
Ausgangszölle	0,2	0,3	0,4	0,5
Statistischer Zoll	—	—	—	5,4
Schifffahrtsabgabe	0,3	0,2	0,2	3,6
Verschiedene Einnahmen der Zollorgane	1,6	1,4	1,5	2,5
Salztaxe	22,3	23,7	24,1	23,5
Zusammen	144,6	152,6	182,0	180,5

Der Ausfall gegen das Vorjahr beträgt 1,3 Millionen und dies trotz des neuen statistischen Zolles und der Schifffahrtsgebühren, welche zusammen einen Ertrag von über 8 Millionen Francs einbrachten. Höchst interessant ist die Bezeichnung jener Consumtionsgegenstände, auf welche im Jahre 1871 Zollerhöhungen beantragt waren, und die, um denselben zu entgehen, im Jahre 1871 in ungewöhnlicher Menge importirt worden sind. So z. B. brachte die ausländische Zuckereinfuhr im Jahre 1871 22,7 Millionen Francs Zoll ein, im Jahre 1872 nur

15,8 Millionen Francs (um weniger 6,9 Millionen Francs), der Kaffeezoll fiel von 40,0 Millionen auf 25,0 Millionen Francs (um weniger 15,0 Millionen Francs), der Zoll auf Cacao ermäßigte sich um 1,0 Million Francs, der Pfefferzoll um 1,7 Millionen Francs u. s. w.

Die bisher gegebene Darstellung läßt entnehmen, daß alle Anstrengungen, welche zur Hebung der Einnahmen aus dem Zollgefäll gemacht wurden, für das Jahr 1872 wenigstens so viel wie resultatlos waren; alle jene Gegenstände, für welche der Zoll erhöht wurde, wie Zucker, Kaffee, Cacao 2c., brachten weniger ein, und wenn nicht der statistische Zoll und die Schifffahrtsabgabe den Ausfall decken würden, so wäre das Endergebniß ein noch unerfreulicheres.

Die Productivität der periodischen Presse Frankreichs. Im Jahre 1872 sind nach dem »Temps« in Paris 785 verschiedene Journale und Zeitschriften erschienen. Diese Ziffer begreift natürlich alle Erzeugnisse der Presse in sich, von der Revue des deux Mondes an bis zu dem »Moniteur de la Cordonnerie.« Das Friseurpathos cultivirt mit großem Glück Le Coiffeur Européen. Keine Beschäftigung, welcher Art sie auch sei, erscheint so gering, um ihren Anhängern nicht den Besitz eines eigenen Organs in der Presse zu verschaffen. Färber, Wollkämmer, Matrosen, Lumpensammler, Brauknechte — Alle genießen den beglückenden Stolz, bei dem Ausdruck der öffentlichen Meinung vertreten zu sein. Zeitungsgründern, welche um einen Titel verlegen sind, empfehlen wir folgende Aufschriften: L'Adansonia (botanische Revüe), La Couronne de Marie, Le Polybiblion u. s. w. Zur Zeit der Herrschaft der Commune (vom 19. März bis 27. Mai 1871) erschienen: La Mère Duchêne, Le Fédéré de Batignolles, Cain et Abel, Le Bonnet et le Drapeau rouge, La Carmagnole etc.

Von den gegenwärtig erscheinenden Journalen sind 54 politische, 99 rein wissenschaftliche, 121 beschäftigen sich mit der Jurisprudenz, Verwaltungslehre aus Nationalökonomie, 82 sind ausschließlich der Literatur gewidmet.

Die Britische Post. Herr F. J. Scudamore, einer der leitenden Beamten des Britischen General-Postamts, nahm im vorigen Monat Gelegenheit, im philosophischen Institut zu Edinburg einen Vortrag über die Leistungen der Post zu halten, worin interessante Mittheilungen über die erstaunlichen Fortschritte dieser gemeinnützigsten Anstalt gegeben wurden. Im ersten Jahre nach Einführung des Pennyportos konnten an 4500 Orten Briefe der Post übergeben werden und durchschnittlich kamen auf jeden 37,000 Briefe jährlich. Im Jahre 1872 gab es 20,000 solcher Orte mit durchschnittlich 49,000 Briefen. Freilich ist seitdem auch die Bevölkerung gewachsen, aber keineswegs in demselben Grade, denn 1870 kamen durchschnittlich auf jeden Einwohner 7 und 1871 23 Briefe. Während der letzten 20 Jahre hat die Nettoeinnahme sich immer bedeutender gestellt, und zwar belief sie sich im ersten Lustrum dieser 20 Jahre auf 560,000 Pfd. Sterling jährlich, im zweiten auf 1,000,000 Pfd. Sterling, im dritten auf beinahe 1,200,000 Pfd. Sterling und im letzten auf circa 1,400,000 Pfd. Sterling jährlich. Mit Hülfe der Postanweisungen werden jährlich 22,000,000 Pfd. Sterling und zwar bis in die entlegensten und abgeschlossensten Winkel des Landes versandt. Die mit der Post in Verbindung stehenden

Sparkassen, denen so übel prophezeit wurde, haben sehr achtbare Ergebnisse aufzuweisen. In den letzten 12 Jahren haben mehr denn 3,000,000 Menschen über 55,000,000 Pfd. Sterling daselbst deponirt und im Laufe der Zeit 34,000,000 Pfd. Sterling erhoben. Gegenwärtig haben 1,500,000 Personen über 20,000,000 Pfd. Sterling in diesen Sparkassen stehen. Am meisten hat sich das Telegraphenwesen entwickelt, seitdem es in die Hände der Post übergegangen ist. Während 1865 nur 1000 verschiedene Lokalitäten mit einander in telegraphischer Verbindung standen, sind jetzt 5500 Städte und Dörfer in das Telegraphennetz gezogen worden. Während noch 1858 nur 1,600,000 Depeschen aufgegeben wurden, sind im letzten Jahre mehr als 16,000,000 Telegramme befördert worden.

Der Handel von Wladiwostok im Jahre 1872. Die Russen haben nach der Occupation des Amurlandes erst allmälig die Vortheile, welche ihnen die geographische Lage dieses Gebietes gewährt, kennen gelernt und während sie zuerst ihr Hauptetablissement in Nikolajeffsk begründeten, haben sie, wie es scheint, jetzt die Absicht, dasselbe nach Wladiwostok (Zwing-Osten) zu verlegen, dem südlichsten Punkt ihrer Besitzungen an der Japanischen See, am Golf Peters d. Gr., belegen. Man hat begonnen, dorthin den Kriegshafen von Nikolajeffsk überzuführen und im Sommer 1872 sind schon 800 zur Flottenequipage gehörige Matrosen aus Nikolajeffsk angekommen, der Equipagen-Commandeur mit Beamten und Kanzlei ist gleichfalls angekommen, das Marine-Hospital mit Ober- und Unterärzten etablirt, der Gouverneur mit Beamten und Canzlei lebt daselbst seit Juli, ebenso die verschiedenen Behörden. Neue Firmen haben sich etablirt, so eine Filiale der Ostsibirischen Handelsgesellschaft, die ihren Sitz in Hamburg hat, und andere Hamburgische Firmen. Nach dem im »Preußischen Handelsarchiv« mitgetheilten Bericht des dortigen Handelsagenten wies die Liste der angekommenen und abgegangenen Schiffe 9 Deutsche, 7 Englische, 3 Amerikanische, 2 Dänische, 1 Schwedisches und 2 Russische nach. Von den Kriegsschiffen der Sibirischen Flottille besuchten 16, meist Dampfer, den Hafen. Der Verkehr mit dem Innern war durch zwei große Ueberschwemmungen des Amur während des Sommers unterbrochen und erst während des Herbstes kamen und gingen regelmäßig Posten. Jene Ueberschwemmung hatte auch den Sibirischen Landtelegraphen zerstört, das Kabel nach China war in Ordnung. Importirt wurden u. A. Mehl und Hülsenfrüchte, Stearinlichte, Seife, Petroleum, Salz, Stangeneisen, Nägel, Möbel, Kleidungsstücke, 5000 Eimer Alkohol, 3000 Kisten Gin, 1000 Kisten Cognac (eine noch größere Quantität wurde, wie der Bericht sagt, zurückgesandt, weil die Landung untersagt war), 800 Faß Ale, Porter und Deutsches Lagerbier. Ein directer Export fand nicht statt, da die Holzausfuhr verboten ist; von den Nebenhäfen Nachodka, Olga und Siamachu wurden aber 50,000 Pikuls Seegras der 1871er Ernte und 150,000 der 1872er Ernte nach China ausgeführt.

Der Australische Ueberlandtelegraph. Das Riesenwerk des Australischen Ueberlandtelegraphen, mitten durch den Continent gelegt von Port-Augusta an der Südküste nach Port-Darwin, einem vortrefflichen Hafen an der äußersten Nordküste im Westen des Golfs von Carpentaria, ist auch für die Geographie von besonderem Interesse. Ursprünglich wurde beabsichtigt, die Landlinie

von Port-Darwin nach Burketown an der Südostspitze des Golfs von Carpentaria zu legen, wohin Queensland seine Telegraphenlinie so schnell wie möglich fortleitete. Sir James Fergusson, Gouverneur von Südaustralien, kam Queensland jedoch zuvor, indem er mit dem Agenten der Englischen Telegraph Construction and Maintenance Company, welche das submarine Kabel zum Anschluß an die Südasiatische Linie von Singapore über Java nach Port-Darwin legte, am 4. Juni 1870 einen Contract abschloß, demzufolge Südaustralien die transcontinentale Linie auf seine eigenen Kosten baut. Die Entfernung von Port-Augusta nach Port-Darwin beträgt 1800 (Engl.) Meilen und wurde zum Behufe des Baues in drei Sectionen von je 600 Meilen zerlegt. Die Nordexpedition ging am 20. August 1870 von Adelaide nach Port-Darwin, die Centralexpedition am 5. September ins Innere, und die südliche folgte bald darauf. Jede Expedition bestand aus 200 Mann mit 800 Pferden und Rindern.

Die obere Leitung hatte der Telegraphensuperintendent Charles Todd. Die Nordsection verlangte bald Verstärkung und erhielt im August 1870 80 Mann, 387 Ochsen, 104 Pferde. Das Unterseekabel wurde vom 7. bis zum 19. November vom Capitain Halpin direct von Java nach Port-Darwin gelegt, und am 26. November ging das erste Telegramm von Australien (Port-Darwin) nach England. Die Nordsection stieß besonders auf viele Schwierigkeiten, ein großer Theil der dorthin gesandten Pferde und Rinder kam um. Herr Todd begab sich deshalb im Januar 1872 im Dampfer Omeo nach Port-Darwin; weitere Zufuhr von Pferden und Rindern folgte nach. Die mittlere und die südliche Section rückten stetig vor, obgleich das Terrain hier sehr ungünstig war: weite Wüstenflächen ohne Holzung, um Pfähle zu machen, rauhe Felsenketten, wasserlose Strecken, tiefe Sümpfe und Moräste, Flüsse und Rinnsäle, trocken im Sommer, in der Regenzeit reißende Ströme. Herr Thomas Elder, ein reicher Ansiedler, zeigte viel Gemeinsinn, indem er der Regierung 100 Kameele lieh, die von großem Nutzen waren. Am 13. Januar 1872 waren die beiden südlichen Sectionen fertig bis Alice Springs, 770 Meilen von Port-Augusta, Ende Februar bis Tennant's Creek, 1176 Meilen. Für die nördliche Section machte Todd den in der südwestlichen Ecke des Golfs von Carpentaria sich ergießenden Fluß Roper zur Operationsbasis und begab sich also dahin im Omeo, einem Dampfer von 1000 Tonnen. Er kam am 27. Januar an der Ropermündung an und fand zu seiner freudigen Ueberraschung, daß der Omeo bei 15 Fuß Tiefgang 85 Meilen weit stromaufwärts gelangte, wo ein Depot angelegt wurde, um Mannschaften, Pferde und Vorräthe nach der Linie zu befördern. Man fand den Roper für Fahrzeuge von 14 Fuß Tiefgang 100 Meilen von der Mündung schiffbar und bemerkte viele zur Ansiedelung geeignete Stellen, namentlich zeigte sich 30 Meilen oberhalb der Mündung vortreffliches Land. Während der Regenzeit steigt der Fluß jedoch 20—25 Fuß, dann sind viele Strecken der Ueberschwemmung ausgesetzt. Der Omeo brachte eine Anzahl Passagiere, welche sich in Port-Darwin niederlassen wollten; dieselben konnten jedoch wegen des überschwemmten Landes nicht weiter kommen und schlugen ein Lager am Roper auf, um die Austrocknung des Landes abzuwarten. Einer von diesen Leuten beschreibt in einem Briefe die Plötzlichkeit, mit welcher der Regen Strecken Landes unwegsam macht. »Du machst z. B. einen Spaziergang ein paar Meilen vom Lager und unterdessen bricht ein Gewitter aus. Abgesehen davon, daß man in zwei oder drei Minuten durchnäßt wird, findet man den Rückzug durch eine Anzahl Ströme

abgeschnitten, die vor einer halben Stunde gar nicht vorhanden waren. Dies machte die Construction der Telegraphenlinie so schwierig. Ochsenkarren kommen nach einigen Stunden Regen nicht von der Stelle, und sogar zu Pferde hat man oft genug zu thun, um das Leben zu retten.« Einige von den Arbeitertrupps verloren auf dem Wege vom Roper nach der Linie Alles, mußten Karren, Vieh, Vorrath zurücklassen. Ein Trupp der Mannschaft gerieth eine Zeit lang in Hungersnoth. Einige Leute desselben wurden nach dem Roper gesandt, um Hülfe zu holen; allein das ganze Land war zu einer ununterbrochenen Wasserfläche geworden, und Reiter und Pferd mußten schwimmen, um das Leben zu retten. Die Noth war am höchsten, als eine Entsatzmannschaft vom Roper noch zur rechten Zeit ankam. Die Eingeborenen wurden auf der Telegraphenlinie nur in geringer Anzahl angetroffen, vereinzelte Parteien wurden von ihnen wiederholt angegriffen, im Allgemeinen zeigten sie sich jedoch nicht offen feindselig. Sie betrachteten die Arbeiten mit gespannter Neugierde und machten Nachgrabungen bei den Pfählen, in der Erwartung, verborgene Schätze zu finden. Am Katharinenfluß wurde eine Mannschaft zweimal von den Eingeborenen angegriffen und zurückgetrieben, mehrere Pferde wurden gespießt.

Ein andermal wurden zwei Männer, welche einen Wagen fuhren, von den Eingeborenen umzingelt, welche das 6 Fuß hohe Gras anzündeten, jene aber fuhren kühn mitten durch die Flammen und trieben die Schaar der Angreifer zurück. Alle Schwierigkeiten und Hindernisse wurden jedoch überwunden, und am 22. August 1872 war die ganze Linie von Port-Augusta nach Port-Darwin fertig. Doch wurde wegen inzwischen erforderlich gewordener Reparaturen des submarinen Kabels erst am 22. October die vollständige Verbindung mit Asien und Europa hergestellt.

Seitdem ist bereits zwischen Port-Darwin und dem Roper Gold gefunden worden, und zwar in solcher Ausdehnung, daß ein »Rush« von den benachbarten Colonien stattgefunden hat, ein Zuzug, der bei dem Mangel an Lebensmitteln und Transportmitteln in Port-Darwin große Schwierigkeiten veranlassen dürfte. Sodann sind drei Expeditionen gebildet worden zur Ausforschung des unbekannten Landes zwischen der Telegraphenlinie und Westaustralien, zu welchem Behufe Herr Elder der Regierung die obenerwähnten Kameele abermals geliehen hat. Eine Expedition unter Herrn Gosse soll nach Westen vordringen vom Finkefluß oder Alice Springs, 770 Meilen nördlich von Port-Augusta, die zweite unter Major Warburton von Central Mount Stewart, 1000 Meilen nördlich von Port-Augusta, und die dritte unter Herrn Forest soll von Perth in Westaustralien abgehen und ostwärts nach einem centralen Punkte der Telegraphenlinien vordringen. (Unsere Zeit.)



Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Kayßler.

Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Deutsches Postarchiv.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 9. Berlin, Mai. 1873.

I. Actenstücke und Aufsätze.

27. Die Criminal-Statistik der Postverwaltung.

Von

Dr. Otto Dambach,

Geheimer Ober-Postrath und Professor der Rechte in Berlin.

§. 1.

Einleitung.

Seit dem Jahre 1863 hat die Preußische Postverwaltung statistische Ermittelungen darüber veranlaßt:

wie viele Postbeamte, Postunterbeamte, contractliche Diener und Postillone in jedem Jahre wegen Verbrechen, Vergehen oder Uebertretungen zur gerichtlichen Untersuchung gezogen worden sind, und welches Ergebniß das Strafverfahren gehabt hat.

Die Norddeutsche Postverwaltung hat diese werthvollen statistischen Erhebungen fortgesetzt und auch unter der Deutschen Reichs-Postverwaltung finden die gleichen Ermittelungen für den Umfang des ganzen Reichs-Postgebiets statt.

Eine Veröffentlichung der Resultate dieser statistischen Ermittelungen hat bisher nicht stattgefunden. Nur in den Jahren 1863 bis 1867 sind den Ober-Postdirectionen alljährlich die Ergebnisse des betreffenden Jahres durch eine schriftliche Verfügung mitgetheilt worden, damit dieselben in den Stand gesetzt würden, sich einen Ueberblick über die im ganzen Postgebiete vorgekommenen Verbrechen der Beamten zu verschaffen und die danach für ihren eigenen Bezirk sich als n…

wendig oder zweckmäßig ergebenden Anordnungen treffen zu können. Vom Jahre 1868 ab sind aber aus verschiedenen administrativen Gründen auch diese Mittheilungen an die Ober-Postdirectionen unterblieben, so daß seit Errichtung des Bundes-Postwesens jede Publication der criminal-statistischen Resultate auf dem Gebiete der Postverwaltung fehlt.

In der That konnte auch eine Veröffentlichung dieser statistischen Ermittelungen so lange keinen wahren und bleibenden Werth haben, als es sich nur um die Resultate weniger Jahre handelte. Denn, wie auf allen Gebieten der Statistik, so lassen sich auch auf dem Gebiete der Criminal-Statistik sichere und feste Schlüsse erst dann ziehen, wenn das Material für einen größeren Zeitraum zur Vergleichung vorliegt, während bei kleineren Zeitabschnitten leicht Zufälligkeiten obwalten können, welche geeignet sind, zu trügerischen Schlußfolgerungen Anlaß zu geben.

Nachdem aber nunmehr jene statistischen Erhebungen seit zehn Jahren in derselben Weise gleichmäßig bewirkt worden sind, dürfte es gerechtfertigt und von Interesse sein, einen vergleichenden Rückblick auf die gewonnenen Resultate zu werfen und die daraus sich ergebenden Schlußfolgerungen, soweit dieselben in administrativer und juristischer Hinsicht von Wichtigkeit sind, zu ziehen. Vielleicht gelingt es durch diese Erörterung, auf manchen Punkt hinzuweisen, welcher dazu dienen kann, die Strafgesetzgebung auf dem betreffenden Gebiete zu verbessern oder administrative Reorganisationen auch auf diesem traurigen Gebiete des Postwesens in Anregung zu bringen!

Es würde für die Untersuchung selbstverständlich von höchstem Interesse gewesen sein, wenn es möglich gewesen wäre, die Resultate, welche sich im Gebiete der Deutschen Reichs-Postverwaltung herausgestellt haben, mit denjenigen Ergebnissen, welche bei anderen Postverwaltungen gewonnen worden sind, zu vergleichen. Allein hierauf mußte Verzicht geleistet werden. Das General-Postamt hatte sich an die Postverwaltungen von Bayern, Württemberg und Oesterreich gewendet, um das für eine solche statistische Vergleichung nothwendige Material zu erhalten. Dieses Material ist von den genannten Verwaltungen mit der zuvorkommendsten und dankenswerthesten Bereitwilligkeit theils übersandt, theils in Aussicht gestellt worden; allein bei näherer Prüfung desselben ergab sich, daß die in Betracht kommenden Verhältnisse und die Grundlagen der statistischen Ermittelungen in diesen Staaten so wesentlich von denjenigen im Reichs-Postgebiete abweichen, daß eine Gegenüberstellung und Vergleichung der gewonnenen Resultate unmöglich ist.

Eine Vergleichung mit den Ergebnissen anderer auswärtiger Postverwaltungen, namentlich der Englischen und Französischen Verwaltung, mußte schon deshalb unterbleiben, weil die Organisation des Postwesens in diesen Staaten, bei dem Mangel der s. g. Fahrpost, jeden Vergleich mit dem Deutschen Postwesen auf diesem Gebiete unmöglich macht.

§. 2.

Zahl der Verbrechen.*)

Was zunächst die Zahl der gegen Postbeamte eingeleiteten Untersuchungen betrifft, so sind zur Untersuchung gezogen worden:

*) Es sei gleich hier vorweg bemerkt, daß das Wort »Verbrechen« in der vorliegenden Abhandlung nicht in dem technisch-juristischen Sinne des §. 1 des Reichs-Strafgesetzbuchs —

im Jahre	1863..........	169	Beamte,
» »	1864..........	142	»
» »	1865..........	169	»
» »	1866..........	168	»
» »	1867..........	218	»
» »	1868..........	260	»
» »	1869..........	250	»
» »	1870..........	186	»
» »	1871..........	224	»
» »	1872..........	282	»
	zusammen.....	2068	Beamte.

Wenn man diese Zahlenreihe überblickt, so könnte es den Anschein gewinnen, als sei die Zahl der von Postbeamten begangenen Verbrechen in einem fortgesetzten Steigen begriffen und die Moralität der Beamten daher von Jahr zu Jahr eine schlechtere geworden. Allein dies ist in Wahrheit nicht der Fall; es ergiebt sich vielmehr bei eingehender Prüfung das erfreuliche Resultat, daß die Verbrechen abgenommen haben und daß der Geist der Gesetzmäßigkeit unter den Postbeamten ein besserer geworden ist.

Die Zunahme in der Zahl der eingeleiteten Untersuchungen findet nämlich ihre einfache Erklärung darin, daß auch die Zahl der Beamten in dem zehnjährigen Zeitraum von 1863 bis 1872 sehr erheblich gestiegen ist. Während der Preußische Postbezirk im Jahre 1863 nur ca. 23,000 Beamte umfaßte, waren im Jahre 1872 im Reichs-Postgebiete 48,661 Beamte beschäftigt.*)

Will man daher die Frage beantworten, ob die Zahl der Verbrechen unter den Beamten zugenommen oder abgenommen habe, so darf man nicht die oben angeführten Zahlen allein zu Grunde legen, sondern man muß prüfen: in welchem Verhältniß die Zahl der Untersuchungen zu der Zahl der Beamten in jedem einzelnen Jahre gestanden hat. Hierbei ergiebt sich nun, daß

im Jahre	1863	je eine Untersuchung auf	136	Beamte,
» »	1864	» » » »	173	»
» »	1865	» » » »	154	»
» »	1866	» » » »	160	»
» »	1867	» » » »	169	»
» »	1868	» » » »	159	»
» »	1869	» » » »	165	»
» »	1870	» » » »	220	»

ls Gegensatz zu »Vergehen« und »Uebertretung« — gebraucht ist, sondern daß darunter lle öffentlich strafbaren Handlungen der Beamten verstanden werden. Die Rechtswissenschaft ʼsitzt noch keinen allgemein anerkannten Deutschen Ausdruck, welcher alle strafbaren Handungen in sich begreift.

Unter dem Worte »Beamten« sind im Nachstehenden — sofern nicht etwas Anderes sdrücklich angegeben ist — sowohl die Beamten, als auch die Unterbeamten, contractlichen iener, Privat-Unterbeamten und Postillone verstanden.

*) So erklärt sich namentlich die erhebliche Steigerung der Untersuchungen in dem Jahre 67 durch den Zutritt von Hannover, Schleswig-Holstein und dem Taxis'schen Postgebiete, Jahre 1868 durch die Erweiterung des Preußischen Postgebiets zum Norddeutschen Gele, im Jahre 1872 durch das Hinzukommen von Elsaß-Lothringen (in welchem die statistin Ermittelungen im Jahre 1871 noch nicht vorgenommen sind) und Baden.

im Jahre 1871 je eine Untersuchung auf 196 Beamte,
» » 1872 » » » » 173 »
gekommen ist.*)

Es stellt sich hiernach heraus, daß die Verbrechen der Beamten im Laufe der zehn Jahre fast fortgesetzt abgenommen haben. Der Umstand, daß im Jahre 1872 anscheinend eine Steigerung gegen die Jahre 1870 und 1871 eingetreten ist, darf hierbei nicht irre führen. In den beiden Jahren 1870 und 1871 haben in Folge des Krieges abnorme Verhältnisse obgewaltet; es sind 2140 Postbeamte zur Feldpost und 3761 Beamte zu den Fahnen einberufen gewesen**), so daß die Zahl der Untersuchungen nothwendig eine Abnahme hat erfahren müssen. Es darf daher das Jahr 1872 nicht mit den beiden unmittelbar vorhergehenden Jahren, sondern nur mit dem Jahre 1869 in Vergleich gesetzt werden, und hierbei ergiebt sich, daß die Zahl der Untersuchungen im Jahre 1872, gegenüber dem Jahre 1869, abgenommen hat.

Es soll übrigens keineswegs in Abrede gestellt werden, daß die Zahl der von den Postbeamten begangenen Verbrechen immerhin eine recht erhebliche ist, namentlich, wenn man erwägt, daß der Beamtenstand gerade vorzugsweise die Pflicht hat, sowohl dienstlich als auch außerdienstlich einen gesetzmäßigen Lebenswandel zu führen***), und daß das Vertrauen des Publicums zur Post wesentlich durch die Ehrlichkeit und Redlichkeit der Postbeamten bedingt ist.

Indessen findet die erhebliche Zahl der Untersuchungen ihre Erklärung in verschiedenen allgemeinen Ursachen.

Zunächst ist zu berücksichtigen, daß es wohl keinen Zweig der Reichs- oder Staatsverwaltung giebt, in welchem die Beamten, bis zu den untersten Organen herab, täglich und stündlich in solchem Maaße mit Geldern und Werthgegenständen Befassung haben, als gerade bei der Postverwaltung. Es tritt daher auch die Gelegenheit und die Versuchung zu Unredlichkeiten in keinem anderen Verwaltungszweige so sehr an die Beamten heran, als bei der Post. Die Postbehörde ist sich dessen sehr wohl bewußt, und sie verwendet daher eine große Sorgfalt sowohl auf die Auswahl der Beamten, als auch auf die Controlle derselben bei Ausübung der Dienstverrichtungen. Allein trotz der sorgfältigsten Auswahl und der strengsten Controllen läßt es sich naturgemäß nicht vermeiden, daß unlautere Elemente sich in die Verwaltung einschleichen und die ihnen gebotene Gelegenheit zu Veruntreuungen benutzen.

Abgesehen hiervon, kommt aber noch ein Umstand in Betracht, welcher bei Beurtheilung der Zahl der Untersuchungen sehr erheblich in's Gewicht fällt. So-

*) Bei der obigen Berechnung haben die Verbrechen der Privat-Unterbeamten für die Jahre 1863—1867 außer Betracht bleiben müssen, weil die Zahl dieser Privat-Unterbeamten erst vom Jahre 1868 ab zu ermitteln ist. Die Richtigkeit der Berechnung wird aber dadurch nicht erschüttert, da unter der Zahl der Beamten die Privat-Unterbeamten ebenfalls für die Jahre 1863—1867 nicht mitgerechnet sind. Uebrigens ist die Summe der von den Privat-Unterbeamten während des gedachten Zeitraums begangenen Verbrechen nur eine unbedeutende. (1863: 7, 1864: 4, 1865: 6, 1866: 3, 1867: 8.)

**) Vgl.: »Die Norddeutsche Feldpost während des Krieges mit Frankreich«. Berlin 1871. S. 62.

***) Preuß. Allg. Landrecht Th. II. Tit. 10 §. 1: »Militair- und Civilbediente sind vorzüglich bestimmt, die Sicherheit, die gute Ordnung und den Wohlstand des Staates unterhalten und befördern zu helfen.«

wohl die frühere Preußische, als auch die Bundes- und die Reichs-Postverwaltung haben nämlich consequent an dem Grundsatze festgehalten, alle zu ihrer Kenntniß kommenden Amtsverbrechen der Beamten ausnahmslos und ohne jeden Unterschied der zuständigen Gerichtsbehörde mitzutheilen und die strafrechtliche Verfolgung des Thäters zu beantragen. Es leuchtet ein, daß in Folge dieses Princips die Zahl der Untersuchungen eine weit höhere werden muß, als wenn die Postbehörde nur die besonders schweren Verbrechen ihrer Beamten zum Gegenstande eines strafrechtlichen Verfahrens machen, die leichteren Vergehen dagegen nur disciplinarisch ahnden würde.

Das General-Postamt hat daher auch wiederholt die Frage eingehend erörtert, ob es nicht rechtlich zulässig und zugleich aus administrativen Gründen zweckmäßig sei, bei der Beantragung strafgerichtlicher Untersuchungen gegen Beamte eine gewisse discretionäre Gewalt zu üben und nur die hervorragenderen Verbrechen vor das Forum des Strafrichters zu ziehen. Allein diese Erörterungen haben stets zu dem Ergebnisse geführt, daß es vorzuziehen sei, an dem bisher beobachteten Principe unverändert festzuhalten.

Wenn man zunächst die rechtliche Seite der Frage in's Auge faßt, so enthalten allerdings die Strafprozeßordnungen einiger Deutscher Staaten (z. B. die in den älteren östlichen Landestheilen Preußens geltende Criminalordnung) keine Bestimmung, durch welche die Postverwaltung verpflichtet wäre, die Verbrechen ihrer Beamten zur Kenntniß der Gerichtsbehörden zu bringen, und die Verwaltung würde daher in diesen Staaten berechtigt sein, nach freiem Ermessen die kleineren Delicte disciplinarisch zu ahnden und nur die schwereren Verbrechen vor das Strafgericht zu verweisen. In anderen Deutschen Staaten besteht dagegen die ausdrückliche gesetzliche Vorschrift, daß die Behörden verpflichtet sind, alle amtlich zu ihrer Kenntniß kommenden Verbrechen und Vergehen zur Cognition des Gerichts zu bringen. So bestimmt beispielsweise der code de procédure criminelle im Art. 8:

»Jede Obrigkeit, jeder öffentliche Beamte oder Staatsdiener, der in Ausübung seiner Amtsverrichtungen zur Kenntniß eines Verbrechens oder Vergehens gelangt, ist schuldig, den Kaiserlichen Procurator bei dem Gerichte, unter dessen Gerichtsbarkeit das Verbrechen oder Vergehen begangen worden, oder der vermuthliche Thäter sich wahrscheinlich aufhält, ohne Verzug davon zu benachrichtigen, und dieser obrigkeitlichen Person alle Anzeigen, Protokolle und Actenstücke, welche darauf Bezug haben, mitzutheilen.«

Ebenso verordnet die in den neu erworbenen Preußischen Provinzen geltende Strafprozeß-Ordnung vom 25. Juni 1867 im §. 60:*)

»Alle anderen**) öffentlichen Behörden, einschließlich der Gerichte, sind verpflichtet, von strafbaren Handlungen, welche amtlich zu ihrer Kenntniß kommen, dem zuständigen Beamten der Staatsanwaltschaft sogleich Mittheilung zu machen und ihm alle darauf bezüglichen Verhandlungen mitzutheilen.«

Auch der Entwurf der Deutschen Strafprozeß-Ordnung vom Jahre 1873 enthält im §. 134 die Bestimmung, daß

»Behörden und öffentliche Beamte die Pflicht haben, die zu ihrer amt-

---

*) Preuß. Gesetzsammlung vom Jahre 1867 S. 933.

**) d. h. mit Ausnahme der Polizeibehörden und sonstigen Sicherheitsbeamten, deren Pflichten im §. 59 besonders behandelt werden.

lichen Kenntniß kommenden strafbaren Handlungen der Staatsanwaltschaft anzuzeigen«.

Schon aus einer einfachen Betrachtung dieser gesetzlichen Bestimmungen ergiebt sich, daß es zu den größten Rechtsungleichheiten führen müßte, wenn die Postverwaltung eine Unterscheidung zwischen den Verbrechen der Beamten eintreten lassen wollte. Denn es würden alsdann in denjenigen Staaten, deren Gesetzgebung eine Verpflichtung der Behörden zur Denunciation nicht kennt, nur die schwereren Verbrechen criminalrechtlich bestraft, die geringeren Delicte dagegen nur disciplinarisch gerügt werden, während in solchen Staaten, in welchen die Verweisung aller Straffälle an die Gerichtsbehörden vorgeschrieben ist, auch die unbedeutendsten Vergehen eine criminelle Bestrafung nach sich ziehen müßten.

Aber auch abgesehen von diesem rein gesetzlichen Standpunkte, würde die Ausübung einer discretionären Gewalt auf diesem Gebiete stets zu den bedenklichsten Folgen führen, und die Postverwaltung würde dem begründeten Vorwurf der Willkürlichkeit nicht entgehen können, wenn sie nach administrativen Gesichtspunkten sich die Entscheidung darüber vorbehalten wollte, ob ein Verbrechen zur criminellen Verfolgung geeignet oder durch eine disciplinare Bestrafung hinreichend gesühnt sei. Welche Verbrechen sollten als geringe, welche als schwere angesehen werden? Für welche That würde eine disciplinare Strafe genügen, und welche That würde eine criminelle Ahndung erfordern? Für die Beantwortung dieser Fragen lassen sich absolut keine objectiven Kriterien finden, und es würde daher lediglich dem subjectiven, mehr oder weniger willkürlichen Ermessen der Behörde anheimgegeben sein, ob sie den Beamten criminell bestrafen lassen will oder nicht. Es würde eine solche Befugniß um so bedenklicher sein, als die Entscheidung nicht einer einzigen Centralbehörde vorbehalten werden könnte, sondern jeder Ober-Postdirection für ihren Bezirk überlassen bleiben müßte. Bei der Verschiedenheit der menschlichen Ansichten und Charactere könnte es aber nicht ausbleiben, daß die Ober-Postdirectionen in diesem Punkte sehr weit auseinandergehen würden, und daß die Beamten wegen des gleichen Verbrechens in dem einen Bezirke nur disciplinarisch bestraft, in dem anderen Bezirke dagegen dem Criminalrichter überwiesen werden würden, je nachdem der betreffende Ober-Postdirector von einer milderen oder strengeren Auffassung der Sache ausgeht. Einer solchen Zufälligkeit darf aber die Freiheit und Ehre der Beamten nicht ausgesetzt werden, und es kann daher im Interesse einer gleichen und gerechten Rechtspflege gewiß nur gebilligt werden, daß die Postverwaltung alle Verbrechen ihrer Beamten ohne Unterschied zur Kenntniß des Gerichts bringt, wenngleich nicht verkannt werden soll, daß nicht selten Fälle vorkommen, in welchen man vom rein menschlichen und mitfühlenden Standpunkte aus gern geneigt wäre, Milde zu üben und von einer criminellen Bestrafung des schuldigen Beamten abzusehen.

§. 3.

Arten der Verbrechen.

Die Verbrechen, welche von den Postbeamten begangen werden, lassen sich in zwei große Gruppen theilen, nämlich:

a) in Amtsverbrechen, d. h. solche Verbrechen, welche »in einer öffentlich strafbaren Nichterfüllung oder Ueberschreitung einer bestimmten Dienstpflicht bestehen«;

b) in s. g. gemeine Verbrechen, d. h. solche Verbrechen, welche »in keiner derartigen Beziehung zum Dienste stehen«, sondern auch von jedem Nichtbeamten begangen werden können*).

Es ist selbstverständlich, daß die Amtsverbrechen die bei Weitem überwiegende Zahl aller Verbrechen der Postbeamten bilden, und daß unter diesen Amtsverbrechen wiederum diejenigen am häufigsten vorkommen, welche mit dem Postdienste im unmittelbaren Zusammenhange stehen, nämlich:

a) Unterschlagung amtlich empfangener Gelder,
b) Fälschung der Kassenbücher oder Beläge,
c) Unbefugte Eröffnung oder Unterdrückung von Briefen.

Diese Verbrechen werden, wie die unten im §. 6 folgende Tabelle ergiebt, in allen möglichen mathematischen Combinationen verübt, so daß theils das Verbrechen der Unterschlagung, der Fälschung und der Brieferöffnung je für sich allein begangen wird, theils mehrere dieser Verbrechen in Verbindung miteinander den Gegenstand der gerichtlichen Untersuchung bilden.

Was die Art der Verübung dieser Verbrechen betrifft, so findet sich auch in dieser Beziehung eine große Uebereinstimmung, und die Formation der verbrecherischen Handlung zeigt fast regelmäßig dieselbe Gestalt.

Wenn man in dieser Hinsicht zunächst die von den Beamten im engeren Sinne — im Gegensatze zu den Unterbeamten — verübten Verbrechen überblickt, so treten hauptsächlich zwei große Gruppen strafbarer Handlungen hervor.

a) Die erste Gruppe umfaßt die gewöhnlichen Amtsunterschlagungen, d. h. Handlungen, welche in der Weise begangen werden, daß Beamte, welche sich in Geldverlegenheit befinden, aus der ihnen anvertrauten Kasse baare Gelder entnehmen oder Postsendungen und die darin enthaltenen Beträge sich aneignen, ohne hierbei gleichzeitig eine Fälschung der Kassenbücher oder Beläge vorzunehmen. Diese Art von Verbrechen ist gewissermaßen die einfachste und wird auch vom Gesetze am mildesten bestraft**).

b) Die zweite, schwerere Gruppe umfaßt diejenigen Beamten, welche Gelder aus der Kasse entnehmen oder Werthsendungen, die vom Publicum zur Postbeförderung eingeliefert worden sind, unterschlagen und zur Verdeckung der Unterschlagung die Kassenbücher unrichtig führen. Meist besteht diese unrichtige Führung der Bücher darin, daß die vom Publicum zur Post eingelieferten Gegenstände nicht in die s. g. Annahmebücher eingetragen und die Unterschlagungen dadurch dem Auge des revidirenden Beamten entzogen werden.

Insbesondere kommen bei dieser Gruppe von Verbrechen die Unterschlagungen von Postanweisungen in Betracht. Seitdem das Postanweisungs-Verfahren eingeführt worden ist, haben die unredlichen Postbeamten gerade die auf Postanweisungen eingezahlten baaren Geldbeträge zum Gegenstande ihrer Unterschlagungen ausersehen. Das Verfahren, welches sie hierbei beobachten, ist meist übereinstimmend dasselbe. Sie unterschlagen die vom Publicum eingezahlten Beträge, tragen zur Verdeckung der Unterschlagung die Postanweisungen entweder

---

*) Vgl. Heffter, Lehrbuch des Strafrechts. 6. Aufl. 1857. S. 444; Feuerbach, Lehrbuch des peinlichen Rechts. 14. Aufl. 1847. S. 748; Berner, Strafrecht, 6. Aufl. 1872. S. 548.

**) §§. 350, 354, 358, 35 Str.-Ges.-Buchs. Die Strafe besteht in Gefängniß nicht unter 3 Monaten, woneben auf zeitigen Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte oder auf zeitigen Verlust der Fähigkeit zur Bekleidung öffentlicher Aemter erkannt werden kann.

gar nicht oder mit zu geringen Beträgen in das s. g. Annahmebuch ein, und decken später den Defect, welcher niemals lange verborgen bleiben könnte, durch neue Unterschlagungen und Fälschungen, welche auf die gleiche Art begangen werden. Auf diese Weise wird nicht selten der Thäter durch eine ganze Reihe von Monaten von Verbrechen zu Verbrechen gejagt, welche ihm keine neuen Vortheile gewähren, sondern sämmtlich nur bezwecken, den ersten Fehltritt zu verbergen — bis bei einer unvermutheten Kassenrevision das aus Fälschungen und unrichtigen Buchungen künstlich zusammengesetzte Gebäude einstürzt und der Thäter dem Gericht und dem Gefängniß überliefert wird*)!

Nicht selten wird das Verbrechen mit Postanweisungen auch in der Art begangen, daß Beamte, welche von ihren Privatgläubigern gedrängt werden, an dieselben Postanweisungen absenden und auf diese Postanweisungen fälschlicher Weise den amtlichen Vermerk setzen, daß der angegebene Betrag zur Postkasse eingezahlt worden sei. Am Bestimmungsorte wird alsdann dem Gläubiger der auf der Postanweisung vermerkte Betrag ausgezahlt, in der Postkasse ist aber ein Defect vorhanden, weil der Absender den Betrag gar nicht eingezahlt, sondern die Postanweisung mit einem falschen amtlichen Vermerk versehen, mithin einer Urkundenfälschung sich schuldig gemacht hat**).

Es versteht sich von selbst, daß neben den vorstehend beschriebenen Arten von Verbrechen auch andere, und zwar mitunter sehr complicirte, strafbare Handlungen der Beamten vorkommen, aber die überwiegende Zahl aller Verbrechen bewegt sich in den oben erwähnten Formen.

§. 4.

Fortsetzung. Verbrechen der Unterbeamten.

Die Post-Unterbeamten haben mit einer eigentlichen Kassen- und Buchführung keine Befassung, und die von ihnen begangenen Verbrechen sind daher meist von einfacherer Form. Es kommen hier vorzugsweise die Unterschlagungen der Briefträger und Landbriefträger in Betracht, welche die ihnen zur Bestellung übergebenen Briefe, Gelder oder Packete unterschlagen und zur Verdeckung dieser Unterschlagungen häufig die Quittungen der Empfänger auf den Ablieferungsscheinen oder auf den Postanweisungen fälschen.

Alle diese Verbrechen können nach dem Geschäftsbetriebe bei der Postver-

---

*) Die Strafe besteht nach §. 351 Str.-Ges.-Buchs in Zuchthaus bis zu 10 Jahren; sind mildernde Umstände vorhanden, so tritt Gefängnißstrafe nicht unter 6 Monaten ein, neben welcher die auf S. 255 Anm. ** erwähnten Ehrenstrafen ausgesprochen werden können.

**) Die Handlung fällt unter die §§. 348, 349 Str.-G.-B. und ist mit Zuchthaus bis zu 10 Jahren und zugleich mit Geldstrafe von 50 bis 1000 Thaler bedroht (Oppenhoff, Commentar zum Reichs-Str.-G.-B. 3. Aufl. 1872. Anm. 94 zu §. 267). Es ist übrigens zu wünschen, daß bei einer Revision des Strafgesetzbuchs auch bei diesem Verbrechen mildernde Umstände zugelassen werden. Die That streift oft ganz nahe an den §. 351 a. a. O., und da dieser letztere Paragraph die Annahme mildernder Umstände gestattet, so erscheint es gerechtfertigt, dieselben auch für den §. 349 zu gewähren. Die Rechtsungleichheit tritt recht scharf hervor, wenn man erwägt, daß es gestattet ist, einen Postbeamten, welcher die vom Publicum eingezahlten Postanweisungsbeträge unterschlägt und zur Verdeckung der Unterschlagung die Register fälscht, nach §. 351 nur mit 6 Monaten Gefängniß zu bestrafen, während ein Beamter, welcher in gewinnsüchtiger Absicht die Postanweisung mit einem falschen amtlichen Vermerk versieht, nach §. 349 stets einjährige Zuchthausstrafe und 50 Thaler Geldstrafe verwirkt hat.

waltung und nach den bestehenden Controllmaaßregeln niemals lange unentdeckt bleiben; aber die Verblendung des Augenblicks reißt leider immer noch oft genug einzelne Unterbeamte zu solchen traurigen Handlungen hin, welche nothwendig ihre ganze Lebensexistenz vernichten müssen.

Die Postverwaltung hat es ihrerseits nicht daran fehlen lassen, die Unterbeamten vor derartigen Verirrungen zu warnen, und bereits seit dem Jahre 1864 wird jeder Landbriefträger und Postillon bei seinem Eintritt in den Postdienst protokollarisch vor Unterschlagung von Porto, bezw. Personengeld verwarnt und mit den Strafen der Amtsunterschlagung bekannt gemacht.

Diese Bemühungen der Postverwaltung sind auch — wie im §. 10 näher ausgeführt werden wird — nicht ohne erfreulichen Erfolg geblieben, indem namentlich die Verbrechen der Landbriefträger erheblich abgenommen haben.

§. 5.

Fortsetzung. Verbrechen der Postillone.

Endlich sind noch die ziemlich zahlreichen Vergehen der Postillone hervorzuheben. Dieselben bestehen fast ausnahmslos darin, daß die Postillone kleine Beträge an Personengeld, welche sie von Reisenden erhoben haben, nicht an die Postkasse abliefern, sondern unterschlagen. Zur Verdeckung der Unterschlagung wird fast regelmäßig der s. g. Personenzettel, in den der Postillon die Reisenden, welche die Post unterwegs besteigen, einzuschreiben verpflichtet ist, unrichtig geführt, indem die Eintragung des Reisenden entweder gänzlich unterlassen oder die vom Reisenden mit der Post zurückgelegte Strecke unrichtig angegeben wird.

Diese an sich meist überaus einfachen Unterschlagungen haben unter der Herrschaft des Preußischen Strafgesetzbuchs mehrfache juristische Streitfragen hervorgerufen. Es wurde namentlich für zweifelhaft erachtet, ob der Postillon, welcher seiner Instruction zuwider sich von dem Reisenden das Personengeld zahlen läßt und dasselbe demnächst unterschlägt, sich überhaupt einer Amtsunterschlagung schuldig macht, und ob die unrichtige Führung des Personenzettels als eine Urkundenfälschung anzusehen sei. Diese Fragen sind nach längerem Schwanken der Gerichte schließlich dahin entschieden worden, daß in der erwähnten That des Postillons allerdings eine Amtsunterschlagung zu finden sei, daß die unrichtige Führung des Personenzettels aber als eine Urkundenfälschung nicht angesehen werden könne. Diese Entscheidung wird auch für das Reichs-Strafgesetzbuch maaßgebend sein müssen, da die betreffenden §§. 324, 325 des Preußischen Strafgesetzbuchs mit den §§. 350, 351 des Reichs-Strafgesetzbuchs übereinstimmen*).

Welche traurigen Folgen übrigens derartige criminalistische Streitfragen für die Praxis nach sich ziehen können, zeigt sich gerade im vorliegenden Falle recht schlagend. Das Preußische Ober-Tribunal nahm in früherer Zeit an, daß die Personenzettel im Sinne des §. 325 des Preußischen (§. 351 des Reichs-) Strafgesetzbuchs als ein zur Controlle der Einnahmen bestimmtes Register anzusehen seien**), und es wurden in Folge dessen Postillone, welche wenige Groschen Per-

*) Oppenhoff, Commentar zum Reichs-Strafgesetzbuch. 3. Aufl. 1872. Anm. 15 zu §. 351 und die daselbst angeführten Entscheidungen des Ober-Tribunals.

**) Beschluß des Ober-Tribunals vom 30. Juni 1864 (Oppenhoff, Rechtsprechung, Bd. 5 S. 35).

sonengeld unterschlagen und zur Verdeckung dieser Unterschlagung den Personenzettel unrichtig geführt hatten, auf Grund des §. 325 a. a. O. zu einer Zuchthausstrafe von drei Jahren verurtheilt. Später hat das Ober-Tribunal diese Ansicht selbst als unrichtig verworfen*), und es sind seitdem die Postillone nur wegen einfacher Amtsunterschlagung zu sechsmonatlicher Gefängnißstrafe verurtheilt worden.

Da nun selbstverständlich eine Zuchthausstrafe von 3 Jahren in keinem richtigen Verhältnisse zu der Verschuldung der betreffenden Postillone stand, so ist diese Strafe, sobald die Verurtheilten die Gnade des Landesherrn anriefen, regelmäßig in eine geringfügige Gefängnißstrafe von einem oder einigen Monaten umgewandelt worden. Es sind aber wiederholt Fälle vorgekommen, in denen die verurtheilten Postillone es verabsäumt haben, ein Gnadengesuch einzureichen, und in Folge dessen einen großen Theil der erkannten Zuchthausstrafe haben verbüßen müssen, während der Gerichtshof später selbst zu der Ueberzeugung gelangt ist, daß diese Strafe keine gerechte und die von ihm früher vertretene Ansicht eine unrichtige gewesen sei!

§. 6.

Uebersicht der Verbrechen im Jahre 1872.

Es ist bereits oben im §. 3 bemerkt worden, daß die überwiegende Zahl der von den Postbeamten begangenen strafbaren Handlungen s. g. Amtsverbrechen sind, daß aber neben denselben auch s. g. gemeine Verbrechen, d. h. solche Verbrechen, welche zu dem Dienste des Beamten in keiner Beziehung stehen, vorkommen. Die Zahl dieser gemeinen Verbrechen ist zwar verhältnißmäßig eine geringe, indessen kommen doch jährlich circa 30 solcher Fälle vor. Meistentheils handelt es sich hierbei um Eigenthumsvergehen, Beleidigungen, Körperverletzungen, Widerstand gegen Beamte und Vergehen gegen die Sittlichkeit. Indessen kommen vereinzelt auch andere Verbrechen vor, z. B. Tödtung, Meineid, Münzverbrechen, Majestätsbeleidigung, falsche Anschuldigung, Hausrechtsverletzung u. s. w.

Es würde zu weit führen, wenn hier ein Tableau aller in den zehn Jahren von 1863—1872 begangener Verbrechen mit detaillirten Zahlenangaben gegeben werden sollte; es wird genügen, eine Tabelle der im Jahre 1872 vorgekommenen Verbrechen folgen zu lassen, zumal die früheren Jahre, mit geringen Abweichungen, das gleiche Bild gewähren.

Es sind im Jahre 1872 zur gerichtlichen Untersuchung gezogen worden wegen

1) Unterschlagung (§§. 246, 350 des Strafgesetzbuchs)... 110 Beamte,
2) Unterschlagung und Urkundenfälschung (§§. 246, 350, 351, 267, 268, 348, 349) .... 76 "
3) Unterschlagung, Urkundenfälschung und Betrug (§§. 246, 350, 351, 267, 268, 348, 349, 263) .... 2 "
4) Unterschlagung, Urkundenfälschung und Körperverletzung (§§. 246, 350, 351, 223) .... 1 "
5) Unterschlagung, Urkundenfälschung und Brieferöffnung (§§. 246, 350, 351, 267, 268, 348, 349, 354)... 8 "

*) Erkenntniß vom 16. Juli 1868, Beschluß vom 17. Februar 1869 (Oppenhoff, Rechtsprechung, Bd. 9 S. 455, Bd. 10 S. 98).

6) Unterschlagung und Brieferöffnung (§§. 246, 350, 354)	8	Beamte,
7) Unterschlagung, Brieferöffnung und Diebstahl (§§. 246, 350, 354, 241)	1	»
8) Unterschlagung, Brieferöffnung und Bestechung (§§. 246, 350, 354, 331)	1	»
9) Unterschlagung und Ueberhebung von Gebühren (§§. 246, 350, 353)	2	»
10) Unterschlagung und Betrug (§§. 246, 350, 263)	1	»
11) Unterschlagung und Diebstahl (§§. 246, 350, 241)	3	»
12) Unterschlagung und Portodefraudation (§§. 246, 350, Postgesetz vom 28. October 1871)	1	»
13) Urkundenfälschung (§§. 267, 268, 348, 349)	12	»
14) Urkundenfälschung und Betrug (§§. 267, 268, 348, 349, 263)	2	»
15) Brieferöffnung und Briefunterdrückung (§. 354)	8	»
16) Brieferöffnung und Diebstahl (§§. 354, 241)	3	»
17) Diebstahl (§. 241)	11	»
18) Ueberhebung von Gebühren (§. 353)	7	»
19) Betrug (§. 263)	1	»
20) Bestechung (§. 331)	3	»
21) Mordversuch (§§. 211, 43)	1	»
22) Meineid (§§. 153 ff.)	1	»
23) Meineid und Aufnahme falscher Urkunden (§§. 153, 348)	1	»
24) Majestätsbeleidigung (§. 95)	1	»
25) Beleidigung (§. 185)	3	»
26) Beleidigung und Mißhandlung (§§. 185, 223)	2	»
27) Mißhandlung (§. 223)	2	»
28) Körperverletzung mit tödtlichem Ausgange (§. 226)	1	»
29) Hausrechtsverletzung (§. 123)	2	»
30) Widerstand gegen Beamte (§. 113)	1	»
31) Nothzucht (§. 176)	1	»
32) Verübung unzüchtiger Handlungen (§. 183)	1	»
33) Beiseiteschaffung gepfändeter Sachen (§. 137)	1	»
34) Wissentlich falsche Denunciation (§. 164)	1	»
35) Unerlaubte Vermittelung von Auswanderung (Preuß. Gesetz vom 7. Mai 1853)	2	»
	282	Beamte.

§. 7.

Strafmaaß.

Bis zur Einführung des Reichs-Strafgesetzbuchs — welches bekanntlich in den Staaten des früheren Norddeutschen Bundes am 1. Januar 1871, in Elsaß-Lothringen am 1. October 1871, in Baden, Bayern und Württemberg am 1. Januar 1872 in Kraft getreten ist — erfolgte die strafrechtliche Beurtheilung der von den Postbeamten begangenen Verbrechen nach den in den einzelnen Deutschen Staaten geltenden Landes-Strafgesetzen.

Dieser Umstand hatte zur Folge, daß in Betreff der Bestrafung der Beamten eine überaus große Rechtsungleichheit herrschte. Es ist eine bekannte Thatsache, daß die Deutschen Strafgesetzbücher rücksichtlich des Strafmaaßes für die einzelnen Verbrechen sehr erheblich von einander abwichen, und daß diese Verschiedenheit sich gerade bei den Amtsverbrechen sehr schroff herausstellte. Während einzelne Strafgesetzbücher, z. B. das Preußische, die Amtsverbrechen mit theilweise drakonischer Härte bestraften, ließen andere Gesetze, z. B. das Thüringische Strafgesetzbuch, eine größere Milde walten, und so kam es, daß Postbeamte, welche genau dasselbe Verbrechen begangen hatten, theils schwer, theils leicht bestraft wurden, je nachdem sie zufällig in dem einen oder in dem anderen Staate beschäftigt waren. Diese Ungleichheit wurde gerade auf dem Gebiete der Postverwaltung sehr schwer empfunden, da diese Verwaltung seit dem Jahre 1868 als einheitliche Staatsverkehrsanstalt im ganzen Bundes- (später Reichspost-) Gebiete organisirt war, und daher ein entschiedener Werth darauf gelegt werden mußte, daß auch die Verbrechen der Beamten überall mit gleichem Maaße gemessen würden.

Als ein Beispiel dafür, wie verschieden ein und dasselbe Vergehen in den einzelnen Deutschen Staaten bestraft wurde, möge nur angeführt werden, daß im Jahre 1870 ein Postillon in Schleiz wegen Unterschlagung von Personengeld auf Grund des Thüringischen Strafgesetzbuchs zu acht Tagen Gefängniß, und im Jahre 1871*) ein Postillon in Waren (Mecklenburg-Strelitz) wegen desselben Vergehens auf Grund des gemeinen Deutschen Strafrechts zu vierzehn Tagen Gefängniß verurtheilt worden sind, während beide Personen, wenn sie das Vergehen in Preußen verübt hätten, in Gemäßheit des Preußischen Strafgesetzbuchs**) mit sechs Monaten Gefängniß und einjährigem Ehrverlust bestraft worden wären.

Das Reichs-Strafgesetzbuch hat nun in Betreff des Strafmaaßes in doppelter Beziehung wohlthätig eingewirkt.

Zunächst ist jene eben erwähnte Rechtsungleichheit beseitigt und es werden fortan im ganzen Deutschen Reichs-Postgebiete alle Verbrechen der Postbeamten mit gleichem Maaße gemessen.

Außerdem aber ist das Strafmaaß für die Amtsverbrechen, gegenüber dem Preußischen Strafgesetzbuche, sehr erheblich herabgesetzt worden, und zwar ist diese Herabsetzung gerade bei denjenigen Verbrechen erfolgt, welche im Bereiche der Postverwaltung am häufigsten vorkommen: bei der Amtsunterschlagung und bei der Buchfälschung. Während das Preußische Strafgesetzbuch jede Amtsunterschlagung mit wenigstens sechs Monaten Gefängniß und zeitiger Untersagung der Ausübung der bürgerlichen Ehrenrechte bestrafte (§. 324), hat das Reichs-Strafgesetzbuch das Minimal-Strafmaaß auf drei Monate Gefängniß herabgesetzt und die Untersagung der bürgerlichen Ehrenrechte nicht mehr obligatorisch vorgeschrieben, sondern dem Ermessen des erkennenden Richters anheimgestellt (§. 350). Noch erheblicher ist die Herabsetzung der Strafe bei der Buchfälschung. Das Preußische Strafgesetzbuch bestrafte jede Buchfälschung, welche zur Verdeckung ꝛc. einer Amtsunterschlagung begangen wurde, mit wenigstens drei Jahren Zuchthaus (§. 325), während das Reichs-Strafgesetzbuch nur eine einjährige Zuchthausstrafe als

---

*) Die Unterschlagung war noch im Jahre 1870 begangen worden.

**) §. 324 des Preuß. Str.-Ges.-Buchs.

Minimal-Strafe androht und bei mildernden Umständen sogar nur Gefängnißstrafe nicht unter sechs Monaten eintreten läßt (§. 351).

In Folge dieser milderen neueren Gesetzgebung ist die Summe der gegen Postbeamte erkannten Freiheitsstrafen, und namentlich der Zuchthausstrafen, selbstverständlich sehr erheblich gesunken. Während im Jahre 1870 im Ganzen

43 Jahre 5 Monate Zuchthaus, 6 Jahre 4 Monate Arbeitshaus, 41 Jahre 11 Monate 34 Wochen 5 Tage Gefängniß und 1171 Thlr. Geldstrafe

erkannt worden sind, hat die Gesammtsumme der verhängten Strafen im Jahre 1871 nur

9 Jahre 11 Monate Zuchthaus, 47 Jahre 8 Monate 47 Wochen 5 Tage Gefängniß, 1 Tag Haft und 344 Thlr. 12 Sgr. Geldstrafe

betragen. Es sind mithin im Jahre 1871 ungefähr 33½ Jahr Zuchthaus und 826 Thlr. Geldstrafe weniger, als im Jahre 1870 verhängt worden, obwohl die Zahl der zur Untersuchung gezogenen Beamten im Jahre 1871 um 38 Personen gestiegen war.

Im Jahre 1872 sind im Ganzen

39 Jahre 4 Monate Zuchthaus, 69 Jahre 6 Monate 67 Wochen 6 Tage Gefängniß und 558 Thlr. 10 Sgr. Geldstrafe

erkannt worden. Es sind daher auch in diesem Jahre noch ca. 4 Jahre Zuchthaus und 613 Thlr. Geldstrafe weniger ausgesprochen worden, als im Jahre 1870, obwohl die Zahl der zur Untersuchung gezogenen Beamten sich um 96 Personen vermehrt hat. Die Gefängnißstrafen, welche im Jahre 1872 erkannt worden sind, betragen allerdings in Folge der Vergrößerung der Zahl der zur Untersuchung gezogenen Beamten ca. 22 Jahre mehr, als im Jahre 1870; allein der Einfluß der milderen Bestimmungen des Reichs-Strafgesetzbuchs tritt auch im Jahre 1872 in sehr auffallender Weise hervor.

Wenn man nämlich davon ausgeht, daß im Jahre 1870 gegen 186 Beamte im Ganzen 92⅓ Jahre Freiheitsstrafe erkannt worden sind, so würde sich, bei Aufstellung einer Verhältniß-Berechnung, das Resultat ergeben, daß im Jahre 1872 gegen 282 Beamte ungefähr 140 Jahre Freiheitsstrafen hätten verhängt werden müssen. Es sind aber in der That nur 110¼ Jahre erkannt worden, so daß also im Jahre 1872 ungefähr 30 Jahre Freiheitsstrafe weniger ausgesprochen worden sind, als sich bei einer Verhältniß-Berechnung herausstellen mußte. Dieses Resultat findet seine Erklärung lediglich in den milderen Bestimmungen des Reichs-Strafgesetzbuchs.

Es ist nun mehrfach die Besorgniß ausgesprochen worden, daß das Reichs-Strafgesetzbuch die Strafen für die einzelnen Verbrechen so niedrig bemessen habe, daß der vom Gesetzgeber bei Abmessung der Strafe mit zu berücksichtigende Zweck der Abschreckung und Prävention*) nicht werde erreicht werden, und daß eine erhebliche Vermehrung der Verbrechen zu befürchten sei.

Diese Besorgniß hat sich indessen auf dem Gebiete der Postverwaltung nicht verwirklicht; es ist vielmehr — wie oben im §. 2 nachgewiesen worden — in den Jahren 1871 und 1872, trotz der milderen Bestimmungen des Reichs-Strafgesetzbuchs, die Zahl der von Postbeamten begangenen Verbrechen nicht nur nicht gestiegen, sondern sogar erheblich gesunken.

*) Vgl. Berner, Lehrbuch des Deutschen Strafrechts. 6. Aufl. 1872 S. 33.

Das Strafmaaß, welches das Reichs-Strafgesetzbuch für diejenigen Verbrechen androht, welche im Bereiche der Postverwaltung am häufigsten vorkommen, muß im Allgemeinen als ein angemessenes und den gegenwärtigen Rechtsanschauungen entsprechendes bezeichnet werden. Es zeigt sich dies unter Anderem namentlich darin, daß die Fälle, in denen die Strafen wegen allzu großer Härte im Wege der Gnade ermäßigt werden müßten, sehr selten geworden sind, während unter der Herrschaft des Preußischen Strafgesetzbuchs die Zahl der Begnadigungen von Postbeamten eine verhältnißmäßig große war.

Nur bei dem Vergehen der Amts-Unterschlagung enthält auch das Reichs-Strafgesetzbuch eine noch zu scharfe Strafbestimmung, indem der §. 350, wie bereits oben erwähnt, vorschreibt, daß jede derartige Unterschlagung mit wenigstens 3 Monaten Gefängniß bestraft werden soll. Es muß gewiß als richtig anerkannt werden, daß Amts-Unterschlagungen streng zu ahnden sind; allein ein Straf-Minimum von 3 Monaten Gefängniß erscheint für viele Fälle bei weitem zu hoch und führt oftmals zu großen Härten. Es mag in dieser Beziehung nur auf die zahlreichen Fälle hingewiesen werden, in denen Postillone kleine Beträge an Personengeld, welche sie von Reisenden erhalten haben, unterschlagen. Obwohl es sich in diesen Fällen stets nur um Unterschlagung von wenigen Groschen handelt, ist der Richter genöthigt, auf Grund des §. 350 a. a. O. eine Freiheitsstrafe von drei Monaten auszusprechen, welche zu der That in keinem richtigen Verhältniß steht. Die Folge hiervon ist, daß zahlreiche Begnadigungsgesuche der Verurtheilten eingehen, welche von den Gerichten ausnahmslos befürwortet werden und eine Herabsetzung der Strafe — in Preußen meist bis auf vier Wochen Gefängniß — zur Folge haben.

Es sind auf diese Weise in den Jahren 1871 und 1872 in Preußen 12 Postillone, von denen 3 noch auf Grund des Preußischen Strafgesetzbuchs zu 6 Monaten Gefängniß, 9 dagegen auf Grund des Reichs-Strafgesetzbuchs zu 3 Monaten Gefängniß verurtheilt waren, begnadigt worden, und es ist die erkannte Strafe meist bis auf 4 Wochen, in einem Falle sogar bis auf eine Woche Gefängniß ermäßigt worden.

Daß eine solche ausgedehnte Ausübung des Begnadigungsrechts der Krone nicht wünschenswerth ist, bedarf keiner Ausführung, und es ist daher dringend anzurathen, bei einer Revision des Strafgesetzbuchs den §. 350 dahin abzuändern, daß das Straf-Minimum bis auf einen Monat Gefängniß herabgesetzt werde.

Eine gleiche Ermäßigung des Straf-Minimum möchte sich auch in Betreff des §. 353 des Strafgesetzbuchs empfehlen. Dieser Paragraph bestimmt, daß »ein Beamter, welcher Steuern, Gebühren oder andere Abgaben für eine öffentliche Kasse zu erheben hat, wenn er Abgaben, von denen er weiß, daß der Zahlende sie überhaupt nicht oder nur in geringerem Betrage verschuldet, erhebt, und das rechtswidrig Erhobene ganz oder zum Theil nicht zur Kasse bringt, mit Gefängniß nicht unter drei Monaten bestraft werden soll.« Auf Grund dieser gesetzlichen Bestimmung sind wiederholt Briefträger und Packetbesteller, welche vom Publicum einen oder einige Groschen an Porto unrechtmäßiger Weise erhoben haben, zu 3 Monaten Freiheitsstrafe verurtheilt worden. Eine solche Strafe ist offenbar zu hoch und entspricht nicht den Anforderungen einer ausgleichenden Gerechtigkeit.

§. 8.

Freisprechungen.

Es ist oben im §. 2 ausgeführt worden, daß die Postverwaltung sowohl aus gesetzlichen, als auch aus administrativen Gründen verpflichtet ist, alle amtlich zu ihrer Kenntniß kommenden strafbaren Handlungen der Beamten dem Gerichte, bezw. der Staatsanwaltschaft zur strafrechtlichen Verfolgung mitzutheilen. Bei dieser Mittheilung und bei dem Antrage auf Einleitung der strafgerichtlichen Untersuchung muß aber mit großer Vorsicht verfahren werden. Denn ein Beamter, welcher wegen eines Verbrechens oder Vergehens zur gerichtlichen Untersuchung gezogen wird, erleidet dadurch in seiner dienstlichen Stellung eine schwere Erschütterung und selbst eine spätere Freisprechung ist häufig nicht im Stande, ihn in den Augen seiner Amtsgenossen, und namentlich seiner Untergebenen, vollständig zu rehabilitiren.

Abgesehen hiervon fordert aber auch das dienstliche Interesse dringend, daß nur solche Beamte zur Untersuchung gezogen werden, deren Verurtheilung wenigstens mit Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist; denn häufige gerichtliche Freisprechungen schädigen leicht das Ansehen der Postbehörde und können bei den Beamten zu der Befürchtung Anlaß geben, daß man sie ohne gründliche und erschöpfende Prüfung der Verdachtsmomente dem Gerichte überwiesen habe.

Das General-Postamt hat daher schon im Jahre 1864 Veranlassung genommen, den Ober-Postdirectionen einzuschärfen, daß sie ein gerichtliches Strafverfahren nur in solchen Fällen in Antrag zu bringen haben, »in denen nach ihrer gewissenhaften Prüfung und nach dem rechtsverständigen Gutachten des Justitiarius der Angeschuldigte des Verbrechens überführt oder wenigstens in dem Maaße verdächtig ist, daß seine Verurtheilung mit Wahrscheinlichkeit erwartet werden darf«*).

Die Postverwaltung kann sich nun das Zeugniß ausstellen, daß sie auch in dieser Beziehung das Interesse ihrer Beamten gewahrt hat und daß sie in der That bestrebt gewesen ist, nur solche Beamte, welche der ihnen zur Last gelegten That wirklich schuldig oder dringend verdächtig waren, zur gerichtlichen Untersuchung zu ziehen. Es ergiebt sich dies schlagend daraus, daß die Zahl der Fälle, in denen eine Freisprechung des angeklagten Beamten erfolgt ist, eine verhältnißmäßig geringe gewesen ist, und daß die allgemeine Criminal-Statistik einen größeren Procentsatz von Freisprechungen nachweist, als sich bei den Verbrechen der Postbeamten herausstellt.

Wenn man nämlich aus den statistischen Ermittelungen, welche in jedem Jahre in Preußen »über die Geschäftsverwaltung der Justizbehörden« veröffentlicht werden**), die Zahl der Freisprechungen von Angeklagten nach Procenten berechnet und alsdann dieser Zahl die Freisprechungen der Postbeamten gegenüberstellt, so ergiebt sich folgendes Resultat. Es sind freigesprochen worden:

Im Jahre	In Preußen von sämmtlichen Angeklagten:	Von angeklagten Postbeamten:
1863	14 pCt.	13 pCt.
1864	14 »	10 »
1865	14 »	11 »

*) Circular-Verfügung vom 4. April 1864.

**) Im Preußischen Justiz-Ministerialblatt.

Im Jahre	In Preußen von sämmtlichen Angeklagten:	Von angeklagten Postbeamten:
1866	13 pCt.	6 pCt.
1867	12 »	11 »
1868	12 »	8 »
1869	12 »	4 »
1870	12 »	13 »
1871	12 »	6 »
1872	*)	8 »

§ 9.

Vertheilung der Verbrechen auf die einzelnen Bezirke.

Es entsteht nun die Frage: wie sich die Verbrechen, welche in dem zehnjährigen Zeitraum von 1863 – 1872 von den Postbeamten begangen sind, auf die einzelnen Ober-Postdirections-Bezirke vertheilen, in welchen Bezirken die meisten, bezw. die wenigsten Verbrechen vorgekommen sind, und in welchen Bezirken eine Abnahme oder Zunahme der Verbrechen bemerkbar geworden ist.

In dieser Beziehung ergeben die statistischen Ermittelungen folgendes Resultat. Es sind überhaupt zur Untersuchung gezogen worden:

In den Jahren 1863—1872
in den Bezirken der Ober-Postdirectionen**)

Posen	172	Beamte,
Danzig	135	»
Düsseldorf	113	»
Königsberg i. Pr.	107	»
Berlin	104***)	»
Gumbinnen	98	»
Arnsberg	83	»
Breslau	83	»
Oppeln	80	»
Magdeburg	76	»
Cöln	75	»
Frankfurt a. O.	68	»
Münster	60	»
Halle	55	»
Stettin	55	»
Cöslin	52	»
Coblenz	47	»
Trier	46	»

*) Die statistischen Mittheilungen der Gerichtsbehörden für das Jahr 1872 sind noch nicht veröffentlicht.

**) Die Verbrechen der Privatunterbeamten sind hierbei, aus den oben S. 252 Anm. * angeführten Gründen, außer Betracht gelassen.

Die Untersuchungen, welche in den früheren Ober-Postdirectionen Stralsund, Aachen, Marienwerder, Bromberg und Minden geschwebt haben, sind bei denjenigen Ober-Postdirectionen aufgeführt, mit denen diese früheren Ober-Postdirectionen vereinigt sind, d. h. bei Stettin, Cöln, Danzig, Posen, Münster.

***) In Berlin sind außerdem noch 3 Beamte des Postzeitungsamts und ein Beamter des Postzeugamts zur Untersuchung gezogen worden, welche direct vom General-Postamt ressortiren.

Erfurt	45	Beamte,
Liegnitz	44	"
Potsdam	41	"
Hamburg	7	"

In den Jahren 1867 bis 1872
in den Bezirken der Ober-Postdirectionen, bezw. Ober-Postämter:

Kiel	43	Beamte,
Hannover	42	"
Lübeck	1	"

In den Jahren 1868—1872*)
in den Bezirken der Ober-Postdirectionen, bezw. Ober-Postämter:

Leipzig	71	Beamte,
Frankfurt a. M.	36	"
Cassel	26	"
Oldenburg	26	"
Schwerin	22	"
Darmstadt	17	"
Braunschweig	8	"
Bremen	2	"

In dem Jahre 1872
in den Bezirken der Ober-Postdirectionen:

Straßburg	13	Beamte,
Dresden	11	"
Carlsruhe	6	"
Constanz	6	"
Metz	3	"

Man würde nun aber zu einem vollständig unrichtigen Resultate gelangen, wenn man aus der vorstehenden abstracten Zahlenreihe die Schlußfolgerung ziehen wollte, daß in denjenigen Bezirken, welche die größte Ziffer an Untersuchungen aufweisen, auch verhältnißmäßig die meisten Verbrechen begangen worden seien. Eine solche Schlußfolgerung würde nur dann berechtigt sein, wenn die einzelnen Ober-Postdirections-Bezirke gleich groß wären und in jedem Bezirke eine gleiche Anzahl von Beamten fungirte. Da nun aber bekanntlich die Bezirke der einzelnen Ober-Postdirectionen einen sehr verschiedenen räumlichen Umfang haben und die Zahl der in ihnen beschäftigten Beamten daher selbstverständlich ebenfalls eine äußerst verschiedene ist, so läßt sich die Frage: in welchen Bezirken die meisten Verbrechen verübt worden sind, nur dann richtig beantworten, wenn man die Zahl der Beamten, welche während der gesammten Ermittelungsperiode in jedem einzelnen Bezirke beschäftigt gewesen sind, zusammenrechnet und die Summe dieser Beamten demnächst in eine Verhältnißberechnung setzt zu der Zahl der Verbrechen, welche in dem gleichen Zeitraume in den betreffenden Bezirken vorgekommen sind.

Bei einer, auf diesen Grundlagen ausgeführten Berechnung ergiebt sich nun, daß in den Bezirken der Ober-Postdirection in

*) Die Bezirke der Ober-Postdirectionen Frankfurt a. M., Cassel und Darmstadt sind bereits am 1. Juli 1867 eingerichtet worden, eine zuverlässige vergleichende Statistik läßt sich aber nicht in der Mitte des Jahres 1867, sondern erst mit dem Anfang des Jahres 1868 beginnen.

Straßburg......	je 1	Untersuchung	auf	66	Beamte,
Dresden	»	»	»	96	»
Gumbinnen	»	»	»	97	»
Posen	»	»	»	101	»
Danzig	»	»	»	110	»
Oppeln	»	»	»	125	»
Königsberg i. Pr.	»	»	»	127	»
Cöslin	»	»	»	135	»
Trier	»	»	»	136	»
Düsseldorf	»	»	»	145	»
Carlsruhe	»	»	»	146	»
Coblenz	»	»	»	150	»
Oldenburg	»	»	»	154	»
Arnsberg	»	»	»	156	»
Constanz	»	»	»	160	»
Leipzig	»	»	»	172	»
Halle	»	»	»	176	»
Frankfurt a. O. .	»	»	»	178	»
Frankfurt a. M. .	»	»	»	178	»
Magdeburg	»	»	»	179	»
Schwerin	»	»	»	183	»
Kiel	»	»	»	187	»
Cassel	»	»	»	192	»
Metz	»	»	»	192	»
Breslau	»	»	»	193	»
Berlin	»	»	»	206	»
Stettin	»	»	»	213	»
Cöln	»	»	»	219	»
Münster	»	»	»	221	»
Erfurt	»	»	»	251	»
Hannover	»	»	»	265	»
Liegnitz	»	»	»	266	»
Darmstadt	»	»	»	285	»
Potsdam	»	»	»	292	»
Braunschweig ...	»	»	»	325	»
Bremen Ober-	»	»	»	398	»
Lübeck Post-	»	»	»	405	»
Hamburg ämter	»	»	»	417	»

gekommen ist.*)

Es stellt sich hiernach heraus, daß die Zahl der Verbrechen in den einzelnen Bezirken eine äußerst verschiedene ist, indem in einigen Bezirken nur ½ pCt., in anderen Bezirken dagegen 1 pCt. der Beamten zur Untersuchung gezogen worden ist.

---

*) Für die Bezirke der Ober-Postdirectionen Straßburg, Metz, Carlsruhe, Constanz und Dresden dürfte die vorstehende Uebersicht übrigens noch kein entscheidendes Kriterium bilden, da diese Bezirke erst seit 2, bezw. 1 Jahr eingerichtet sind und die statistischen Ermittelungen sich nur auf den Zeitraum von 1872 beschränken, so daß man ein ganz sicheres Urtheil über die Moralität der Beamten in diesen Bezirken noch nicht gewinnen kann.

Es wäre nun selbstverständlich nicht nur von großem theoretischen Interesse, sondern auch von erheblicher praktischer Bedeutung, wenn man die Ursachen ermitteln könnte, aus denen in einigen Bezirken eine größere, in anderen Bezirken dagegen eine bedeutend geringere Zahl von Verbrechen der Beamten vorgekommen ist.

Allein in dieser Hinsicht gewähren die statistischen Ermittelungen keinen genügenden Anhalt. Wie die vorstehende Uebersicht ergiebt, kommt es häufig vor, daß in solchen Bezirken, deren sociale Verhältnisse vollständig gleichartig sind, die Zahl der Verbrechen sehr erheblich von einander abweicht. Es möge in dieser Beziehung beispielsweise nur darauf hingewiesen werden, daß in den Bezirken von Düsseldorf und Coblenz weit mehr Verbrechen begangen sind, als in dem benachbarten Bezirke von Cöln; daß die Zahl der Verbrechen in Arnsberg größer ist, als in Münster, in Frankfurt a. M. größer, als in Darmstadt, in Breslau größer, als in Liegnitz, in Frankfurt a. O. größer, als in Potsdam u. s. w. Es lassen sich für diese Verschiedenheiten keine bestimmten inneren Ursachen ermitteln, es müssen vielmehr hierbei mehr oder weniger zufällige Umstände maaßgebend gewesen sein.

Auch die sonst auf dem Gebiete der Criminal-Statistik gemachte Erfahrung, daß die Zahl der Verbrechen in großen Städten eine verhältnißmäßig bedeutende ist, findet auf dem Gebiete der Postverwaltung keine Bestätigung, indem gerade in Berlin die Zahl der Verbrechen der Postbeamten eine ziemlich geringe ist.

Nur eine Erscheinung tritt aus der obigen Uebersicht in eigenthümlicher Weise hervor: daß nämlich die meisten Verbrechen in den östlichen Theilen des Reichs-Postgebiets vorgekommen sind. Die Bezirke der Ober-Postdirectionen Gumbinnen*), Posen, Danzig, Königsberg, Cöslin haben das größte Contingent von Verbrechern gestellt. Hier scheint kein bloßes Zusammentreffen zufälliger Umstände vorzuliegen, sondern es gewinnt den Anschein, als ob in diesen Gebietstheilen die unteren Beamten in Folge ihres niedrigeren Bildungsgrades und ihrer ganzen socialen Stellung der Versuchung und Verführung mehr ausgesetzt sind, als in anderen Gegenden.

Die geringste Zahl von Verbrechen haben die drei Hansestädte geliefert. Es hängt dies wohl damit zusammen, daß die postalischen Verhältnisse dieser Orte einfacher Natur sind, und daß bei dem sehr geringen Umfange dieser Bezirke**) die Auswahl der Beamten, namentlich der Unterbeamten, mit großer Umsicht getroffen und ihre dienstliche, sowie außerdienstliche Führung leicht überwacht werden kann.

Was schließlich die Abnahme oder Zunahme der Verbrechen in den einzelnen Bezirken betrifft, so ergeben die statistischen Ermittelungen, daß die Zahl der strafbaren Handlungen in den einzelnen Bezirken während des zehnjährigen Zeitraums von 1863—1872 sich in einem fortgesetzten Schwanken befunden hat. Die Zahl der Untersuchungen ist in den einzelnen Bezirken bald gestiegen, bald gefallen, ohne daß irgend welche Regelmäßigkeit in der Abnahme oder Zunahme zu bemerken wäre***).

---

*) Wegen der Abnahme der Verbrechen, welche seit einigen Jahren im Gumbinner Bezirke bemerkbar geworden ist, siehe unten.

**) Die Erweiterung des Ober-Postamts in Hamburg zu einer Ober-Postdirection hat erst im Jahre 1873 stattgefunden.

***) Der Abkürzung wegen ist eine detaillirte Tabelle der Zahl der jährlichen Untersuchungen in jedem Bezirke fortgelassen, da aus derselben, wie erwähnt, keine allgemeinen Schlüsse gezogen werden können.

Nur in einem einzigen Bezirke, nämlich demjenigen der Ober-Postdirection in Gumbinnen, hat sich seit einer Reihe von Jahren eine erfreuliche und stetige Abnahme der Verbrechen bemerklich gemacht. Während nämlich in diesem Bezirke in den Jahren 1863—1867 die Zahl der Verbrechen (incl. derer der Privatunterbeamten) 12, 14, 16, 13, 18 betrug, ist dieselbe in den Jahren 1868—1872 auf 8, 7, 8, 6, 4 gesunken. Da nun die Zahl der Beamten in diesem Bezirke seit 1863 nicht vermindert, auch der räumliche Umfang des Bezirks nicht verkleinert worden ist, so darf in der That angenommen werden, daß die Moralität der Beamten in diesem Bezirke sich fortgesetzt gebessert hat.

§. 10.

Vertheilung der Verbrechen auf die einzelnen Beamtenklassen.

Es bleibt nun schließlich noch eine kurze Erörterung darüber übrig, wie sich die vorgekommenen Verbrechen auf die einzelnen Kategorieen der Postbeamten vertheilen.

In dieser Beziehung ergeben die statistischen Ermittelungen folgendes Resultat.

Es sind in dem zehnjährigen Zeitraum von 1863 bis 1872 überhaupt zur Untersuchung gezogen worden*):

	1863.	1864.	1865.	1866	1867.	1868.	1869.	1870.	1871.	1872.	Im Ganzen.
Postdirectoren	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
Commissarische Amtsvorsteher	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Ober-Postsecretaire	—	—	—	—	1	—	1	—	1	—	3
Postsecretaire und Post-Commissarien	6	1	1	—	—	3	2	3	3	10	29
Postassistenten und Praktikanten	—	1	—	—	2	—	3	1	2	1	10
Posteleven	3	1	1	—	2	7	9	6	6	2	37
Postexpedienten, Postamts-Assistenten und Postverwalter	12	8	5	9	7	15	13	7	8	8	92
Postexpedienten-Anwärter und Postanwärter	1	4	9	7	9	17	15	10	9	5	86
Postexpediteure	14	14	12	17	21	31	28	31	23	14	205
Postagenten**)	—	—	—	—	—	—	—	—	1	5	6
Postexpeditions-Gehülfen und Postgehülfen	20	17	23	22	27	28	39	20	26	46	268
Hülfsschreiber	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	2
Diätisten	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1
Post-Unterbeamte und Hülfs-Unterbeamte	33	28	26	23	44	45	40	28	50	57	374
Landbriefträger	51	43	52	54	62	67	61	47	51	80	568
Postillone	22	20	34	33	35	35	29	24	34	35	301
Privat-Unterbeamte	7	4	6	3	8	11	10	9	9	16	83
											2068

*) Aus denjenigen Beamten-Kategorieen, welche nachstehend nicht aufgeführt sind, sind auch keine Beamte zur Untersuchung gezogen worden.

**) Diese Beamtenklasse existirt erst seit 1871.

Wenn man nun ermittelt, wie viele Beamte jeder Kategorie in dem zehnjährigen Zeitraum von 1863—1872 überhaupt im ganzen Postgebiete beschäftigt gewesen sind, und demnächst eine Verhältnißberechnung zwischen dieser Zahl der Beamten und den vorgekommenen Verbrechen anstellt, so ergiebt sich, daß unter den

Postdirectoren................	je 1	Untersuchung	auf		984	Beamte,
Ober-Postsecretairen	»	»	»	»	1497	»
Postsecretairen und Postcommissarien	»	»	»	»	546	»
Postassistenten und Praktikanten	»	»	»	»	589	»
Posteleven	»	»	»	»	161	»
Postexpedienten ꝛc.	»	»	»	»	241	»
Postexpedienten-Anwärtern und Postanwärtern	»	»	»	»	102	»
Postexpediteuren	»	»	»	»	132	»
Postagenten	»	»	»	»	340	»
Postexpeditions-Gehülfen und Postgehülfen	»	»	»	»	69	»
Hülfsschreibern und Diätisten ..	»	»	»	»	709	»
Postunterbeamten.............	»	»	»	»	247	»
Landbriefträgern	»	»	»	»	127	»
Postillonen.................	»	»	»	»	181	»

kommt.*)

Wenn man die vorstehenden Tabellen überblickt, so tritt sofort eine Erscheinung unverkennbar hervor: daß nämlich die größere oder geringere Zahl der Verbrechen in Wechselwirkung steht mit der größeren oder geringeren allgemeinen Bildung der Beamten. Je größer der Bildungsgrad der Beamten ist, desto geringer ist die Zahl der Verbrechen, je niedriger die Bildungsstufe ist, desto größer ist die Zahl der strafbaren Handlungen!

Von den höheren Postbeamten bis zum Postdirector abwärts ist überhaupt Niemand zur Untersuchung gezogen worden, unter den Postdirectoren sind nur 2, unter den Ober-Postsecretairen nur 3 Untersuchungen vorgekommen.

Die Postsecretaire liefern schon 29, die Postexpedienten und Postamts-Assistenten 92, die Postexpediteure 205 Verbrecher!

Außer dem allgemeinen Bildungsgrade der Beamten kommt aber bei Beurtheilung der Zahl der Verbrechen noch ein anderer Factor in Betracht: nämlich das Lebensalter und die durch dasselbe bedingte größere oder geringere Charakterfestigkeit und sittliche Reife.

Es zeigt sich dies schlagend an der Klasse der Posteleven, Postexpedienten-Anwärter und Gehülfen. Diese Beamtenklassen befinden sich meist noch in jugendlichem Alter und sind in Folge dessen der Versuchung und Verführung leichter ausgesetzt, als ältere Beamte. Es finden sich daher auch bei ihnen weit mehr Verbrechen (bezw. 37, 86 und 268), als bei den, bereits im gereifteren Lebensalter befindlichen, fest angestellten Beamten.

*) Für die Privatunterbeamten fehlt, wie bereits im §. 2 erwähnt ist, das nöthige statistische Material.

Allein auch bei diesen Klassen der jüngeren Beamten — den Eleven, Anwärtern und Gehülfen — tritt der Einfluß der allgemeinen **Bildung** unverkennbar hervor. Von den Eleven wird eine höhere wissenschaftliche Ausbildung gefordert, als von den Anwärtern, und von den Anwärtern wiederum eine größere Bildung, als von den Gehülfen, und im unleugbaren Zusammenhange hiermit steht, daß die Eleven nur 37, die Anwärter 86, die Gehülfen 268 Verbrecher (bezw. 0,620 pCt., 0,978 pCt., 1,454 pCt.) geliefert haben.

Unter dem großen Personal der Unterbeamten und contractlichen Diener (mit Ausschluß der Landbriefträger) sind 374 Untersuchungen, unter den Landbriefträgern 568 Untersuchungen vorgekommen. Die große Zahl der Verbrechen unter den Landbriefträgern hängt, abgesehen von dem geringen Bildungsgrade dieser Männer, wohl hauptsächlich damit zusammen, daß dieselben durch die Befassung mit baaren Geldbeträgen und Werthobjecten der Versuchung leicht ausgesetzt sind, und daß diese Versuchung um so eher an sie herantritt, als sie meist verheirathet und Ernährer oft starker Familien sind, während ihr Einkommen ein nur bescheidenes ist, welches — der Stufenfolge der Beamtenklassen entsprechend — hinter demjenigen anderer Postunterbeamten zurücksteht.

Es ist aber eine erfreuliche Erscheinung, daß gerade unter den Landbriefträgern die Zahl der strafbaren Handlungen ziemlich erheblich abgenommen hat. Im Jahre 1863 betrug die Zahl der Landbriefträger 4926 und die Zahl der Untersuchungen 51, so daß also je eine Untersuchung auf 97 Landbriefträger fiel; im Jahre 1872 dagegen betrug die Zahl der Landbriefträger 9486 und die Zahl der Untersuchungen 80, so daß also nur auf 119 Landbriefträger je eine Untersuchung sich ergab. Es darf dieses günstige Resultat unzweifelhaft darauf zurückgeführt werden, daß gerade die Verhältnisse der Landbriefträger in den letzten 10 Jahren sehr wesentlich verbessert worden sind; ihre Einnahme ist erhöht, ihre Stellung in der Klasse der Beamten ist gehoben*), ihre Pensionsberechtigung ist anerkannt worden.**) Vielleicht hat auch der im §. 4 erwähnte Umstand günstig eingewirkt, daß jeder Landbriefträger bei seiner Annahme protocollarisch vor Unterschlagungen verwarnt und auf die Strafen der Amtsverbrechen hingewiesen wird.

Es darf aus den vorstehenden statistischen Ergebnissen mit voller Sicherheit die Schlußfolgerung gezogen werden, **daß die Hebung der geistigen und sittlichen Bildung der Beamten einerseits, und die Gewährung einer vor materiellen Sorgen geschützten Existenz andererseits die sicherste Bürgschaft dafür bieten, daß die Zahl der Verbrechen immer mehr abnehmen und der Geist der Gesetzmäßigkeit unter den Beamten erstarken werde!**

---

*) Die Landbriefträger sind nicht mehr contractliche Diener, sondern Postunterbeamte.

**) Vgl. hierüber jetzt das Reichsgesetz über die Rechtsverhältnisse der Reichsbeamten vom 31. März 1873 §§. 34 ff.

28. Die Organisation von Postagenturen im Bezirke größerer Städte.

Vom Postsecretair M. in Straßburg im Elsaß.

Die Erfahrung lehrt, daß nicht nur jede Erleichterung des Verkehrs, sondern auch jede Ausdehnung der Zugänglichkeit des Postinstitutes durch Vermehrung der Betriebsstellen den Postverkehr selbst belebt und erhöht und somit auch bald eine productive Wirkung ausübt.

Wie aber jedes Unternehmen nur dann wirthschaftlich sein kann, wenn die Einrichtungs- und Unterhaltungskosten in dem Ertrage eine angemessene Deckung erhalten, so findet auch jede, wenn noch so wünschenswerthe Vermehrung der Postanstalten in dem Verhältnisse ihre Grenze, in welchem die Betriebskosten zu der zu erwartenden Mehreinnahme und zu dem öffentlichen Nutzen stehen, welcher dem Verkehre aus einer solchen Vermehrung erwächst. Diese Erwägung hat die frühere Norddeutsche Postverwaltung, deren Verwaltungsnormen auf das jetzige Reichs-Postgebiet unverändert übergegangen sind, dazu veranlaßt, einen nicht unbedeutenden Theil der Postexpeditionen, deren Betrieb sich als zu complicirt und zu kostspielig erwies, in Agenturen umzuwandeln und bei Neu-Einrichtungen mit wenigen Ausnahmen diese Klasse von Postanstalten einfacherer Organisation zu Grunde zu legen. Bei der Englischen Postverwaltung, welche das Institut der Filial-Postanstalten mit beschränkter Competenz schon seit geraumer Zeit kennt, haben dieselben Verhältnisse dahin geführt, auch im Stadtpostverkehre eine ähnliche Kategorie von Postanstalten, die sogenannten Letter-Receiving-Houses, zu schaffen. Die Zahl der Receiving-Houses ist in London bereits auf mehrere Hundert, in Liverpool auf 56, in Manchester auf 46, in Edinburgh auf 32 und in Dublin auf 31 angewachsen.

Auch in Deutschland lenkt die Entwickelung der postalischen Verkehrsverhältnisse in den größeren Städten jetzt in gleiche Bahnen ein. Die seit Kurzem bestehenden Verkaufsstellen für Postwerthzeichen, ursprünglich lediglich aus dem Bedürfnisse hervorgegangen, den Andrang des Publicums an den Annahmestellen der Postanstalten zu vermindern, haben sich dergestalt entwickelt, daß bereits jetzt an vielen Orten das Bedürfniß zu einer Umgestaltung und Erweiterung hervortritt. Die lebhafte Benutzung, welche das Publicum der neuen Einrichtung zu Theil werden läßt, beweist, daß einem wirklichen Verkehrsbedürfnisse entsprochen worden ist, welchem die Postverwaltung durch weitere Ausbildung der noch im Keime liegenden Organisation weiter entgegenzukommen hat.

Dieser Nothwendigkeit entspricht es vollkommen, wenn mit der Erweiterung derjenigen Verkaufsstellen, deren Geschäfte einen größeren Umfang angenommen haben, zu Stadtpost-Agenturen alsbald vorgegangen würde.

Die Betriebs-Einrichtungen bei den Stadtpost-Agenturen könnten sich zunächst an die vorhandene Organisation der Verkaufsstellen eng anschließen. Die weitere Ausbildung bliebe der Zukunft nach Maßgabe der zu gewinnenden Erfahrungen vorbehalten. Der Geschäftskreis der Stadtpost-Agenturen wird daher, außer auf den Verkauf von Postwerthzeichen, welchem auch der Debit von Wechselstempelmarken hinzutreten könnte, zweckmäßig vorerst nur auf die Annahme von

Briefpost-Gegenständen, und zwar gewöhnlicher Briefe, Drucksachen, Waarenproben, Postkarten, recommandirter Gegenstände und Postmandate zu beschränken sein. Obgleich nach der Ansicht des Verfassers die Ausdehnung der Annahmebefugniß auf Fahrpost-Gegenstände in beschränktem Umfange von Anfang an in technischer Beziehung sehr wohl ausführbar erscheint, so möchte es sich dennoch schon mit Rücksicht auf die bevorstehenden, umfassenden Tarifveränderungen und dem entsprechenden Modificationen des Expeditionsdienstes empfehlen, erst Erfahrungen bei der Briefpost zu erwerben, um dieselben späterhin mit um so größerem Nutzen bei der Fahrpost anzuwenden. Die Einführung des Fahrpostverkehrs wird dann, nach Inkrafttreten des neuen Päckereitarifs, um so geringeren Schwierigkeiten begegnen.

Wenn die Stadtpost-Agenturen dem erstrebten Zwecke in vollem Umfange entsprechen sollen, so ist es zunächst nothwendig, in der Art und Weise ihrer Organisation dem Publicum solche Garantien zu bieten, daß letzteres denselben seine Correspondenz mit voller Sicherheit anvertrauen kann. Es wird daher bei der Auswahl der Bewerber zu den Stellen als Stadtpost-Agenten, unter Rücksichtnahme auf den Ruf, welchen dieselben im öffentlichen und Geschäftsleben genießen, mit besonderer Vorsicht vorzugehen sein und hierbei nicht unberücksichtigt bleiben dürfen, daß das Publicum in den Städten bisher nur an den gegenwärtigen straffen und gewissermaßen nach Außen repräsentirenden Postbetrieb gewöhnt ist und aus diesem Grunde Mißgriffe in der Wahl der Agenten um so leichter Anstoß erregen könnten.

Zu diesem Behufe erscheint es unumgänglich, den Stadtpost-Agenten die Eigenschaft von Reichsbeamten beizulegen. Als solcher sind die Agenten in üblicher Weise zu vereidigen, im Besonderen auf die Wahrnehmung des Briefgeheimnisses zu verpflichten und zur Cautionsleistung heranzuziehen. Der Stadtpost-Agent kann sich zwar in der Wahrnehmung der Postgeschäfte durch männliche oder weibliche Familienmitglieder oder durch Gehülfen seines Geschäftes vertreten lassen, ist dagegen für deren Handlungen und Unterlassungen der Verwaltung gegenüber verantwortlich zu machen. Diejenigen Personen, welche Befassung mit der Annahme der Postsendungen haben sollen, würden aber zuvor der vorgesetzten Postanstalt zu bezeichnen sein, welche über deren Zulassung entscheidet und dieselben zuvor durch Handschlag zur getreuen Wahrnehmung der Geschäfte und zur gewissenhaften Beobachtung des Briefgeheimnisses verpflichtet. Die Annahme des Agenten hat durch eine Engagementsverhandlung zu erfolgen, in welcher demselben eine seinen Leistungen angemessene Remuneration zugesichert wird.

Ein Umstand, welcher der Vermehrung der Post-Agenturen auf dem Lande oft hindernd im Wege steht, nämlich die Kostspieligkeit der zu unterhaltenden Postverbindung, wird sich bei der Errichtung der Stadtpost-Agenturen weniger fühlbar machen, denn in den Städten besitzt die Postverwaltung in schon vorhandenen Betriebsorganen, den Stadtpostboten zum Leeren der Briefkasten, den Begleitern der Posttransporte nach und von den Bahnhöfen, sowie zwischen einzelnen Stadt-Postanstalten untereinander, den Briefträgern und Packetbestellern bereits Kräfte, welche zur Herstellung der Verbindungen mit den Stadtpost-Agenturen noch weiter nutzbar gemacht werden können. Als Regel würde mit Rücksicht hierauf festzuhalten sein, daß die Postverbindung zwischen den Stadtpost-Agenturen und den Haupt-Postanstalten vorerst keine Mehrkosten verursachen darf. Hierzu erscheinen

namentlich die Stadtpostboten geeignet, da ihre Touren schon jetzt zu solchen Zeiten stattfinden, welche den Anschluß der Correspondenz an die wichtigsten Posttransporte ermöglichen.

In denjenigen größeren Orten, wo neben der Haupt-Postanstalt noch selbstständige Stadt-Postanstalten bestehen, welche den Postverkehr eines ganzen Stadttheiles zu bedienen haben, würden die Agenturen derjenigen Postanstalt, in deren Bezirke sie belegen sind, zuzuweisen sein.

Das Institut der Stadtpost-Agenturen wird um so schnellere Aufnahme finden, je einfacher und übersichtlicher die Betriebseinrichtungen getroffen werden. Fast erscheint der Dienstbetrieb der Postagenturen auf dem Lande bei aller Einfachheit schon zu complicirt, um in unveränderter Form auf die Stadtpost-Agenturen ausgedehnt werden zu können. Zunächst wird es sich ermöglichen lassen, jedes Abrechnungswesen, wie solches monatlich bei den Postagenturen stattfinden muß, zu vermeiden. Die als Anlage zu dem Amtsblatte Nr. 15 der Deutschen Reichs-Postverwaltung beigefügte Statistik zeigt, daß von den 2299 zur Zeit bestehenden Verkaufsstellen für Postwerthzeichen schon 1504 ihre Freimarken ꝛc. baar beziehen und nur der verhältnißmäßig geringen Anzahl von 795 ein eiserner Bestand an Postwerthzeichen überwiesen ist, welchen die Inhaber sich noch nicht eigenthümlich erworben haben. Bei der Annahme zu Stadtpost-Agenten würden diese Letzteren verpflichtet werden können, den vorhandenen Bestand entweder sofort oder bis zu einem gewissen Termine ganz anzukaufen und auch späterhin immer nur gegen baar zu ergänzen, hiermit würde die Nothwendigkeit einer Abrechnung über die Postgefälle, deren Verrechnung nur in Freimarken erfolgen kann, von selbst in Wegfall kommen. Auch die sofortige oder spätere Einführung des Postanweisungsverfahrens bei den Stadtpost-Agenturen bedingt hierin keine Aenderung, wenn die eingezahlten Beträge bei der Uebermittelung der Postanweisungen an die vorgesetzte Postanstalt baar beigefügt werden. Schwieriger gestaltet sich allerdings das Verfahren mit Postvorschüssen, welches letztere, wegen der Unverständlichkeit der Expeditionsweise, wenigstens in seiner jetzigen Gestaltung, wohl aus dem Geschäftskreise der Stadtpost-Agenturen gänzlich auszuschließen sein wird.

Da nach der veränderten Fassung des §. 25 II. des Postreglements die Einlieferung der gewöhnlichen Briefe, Postkarten, Drucksachen unter der Adresse bestimmter Empfänger und Waarenproben ausschließlich durch den Briefkasten stattzufinden hat, so wird der Stadtpost-Agent nur mit denjenigen gewöhnlichen Briefpostsendungen unmittelbare Befassung haben, welche sich wegen ihrer Größe oder sonstigen Beschaffenheit zum Einlegen in den Briefkasten nicht eignen. Die verhältnißmäßig geringe Anzahl dieser letzteren Sendungen läßt die Führung eines besonderen Aufgabestempels bei den Agenturen vorerst entbehrlich erscheinen. Die Correspondenz gelangt vielmehr ganz in bisheriger Weise durch die Briefkastenleerer zur Abholung und wird erst nach der Ankunft bei der vorgesetzten Postanstalt von letzterer mit dem Aufgabestempel bedruckt.

Es wird nicht ohne Interesse sein, hier anzuführen, daß auch die große Mehrzahl der Englischen Receiving-Houses nicht mit Aufgabestempeln versehen sind und solche nur bei denjenigen Anstalten geführt werden, welchen die Befugniß zur Annahme von Money-Orders und Sparkassen-Einlagen ertheilt ist.

Das Inventarium, welches den jetzigen Verkaufsstellen für Postwerthzeichen geliefert ist, braucht hiernach vorerst nur um eine Briefwaage mit Einsatzgewichten

und um ein einfaches Fachwerk zum Niederlegen der Briefe vermehrt zu werden. Das letztere wird mit einem sicheren Behältnisse zum Aufbewahren der recommandirten Sendungen und der etwa späterhin anzunehmenden Geldbriefe rc. versehen werden müssen. Außerdem würde das vor den Localitäten der Verkaufsstellen angebrachte Blechschild mit einer anderweiten, entsprechenden Inschrift zu versehen sein.

Es erübrigt nunmehr noch, zu erörtern, welche Formen dem Expeditionsdienste bei den Stadtpost-Agenturen zweckmäßig zu geben sein werden.

Nach dem Vorangeschickten wird es möglich sein, den letzteren höchst einfach zu gestalten. Wie schon oben erwähnt, gelangen von den gewöhnlichen Briefpostsendungen nur die zum Einlegen in den Briefkasten nicht geeigneten Gegenstände in den Gewahrsam der Agenten. Dieselben würden bei jeder Abholung in ein Bund zu formiren und dem Stadtpostboten oder sonstigen, mit der Abholung beauftragten Unterbeamten lediglich zu übergeben sein. Die große Masse der durch den Briefkasten eingelieferten Correspondenz kommt nach wie vor in gewöhnlicher Weise zur Abholung.

Ueber die recommandirten Sendungen hat der Stadtpost-Agent unter Benutzung des gewöhnlichen Formulares einen Einlieferungsschein auszustellen und dabei dem Ortsnamen die Bezeichnung der Straße hinzuzufügen, in welcher sich die Agentur befindet (z. B. Straßburg i. E. Kleberplatz.) Die recommandirten Sendungen werden in ein Annahmebuch nach der Einrichtung und dem zur Unterbringung in eine Botentasche geeigneten Formate der jetzigen Post-Quittungsbücher eingetragen. Der abholende Unterbeamte quittirt in dem Annahmebuche unter Beachtung derselben Vorschriften, welche gegenwärtig für die Zuschreibungen unter den einzelnen Amts-Expeditionen maßgebend sind. Demnächst erfolgt der Transport nach der Haupt-Postanstalt in einer verschlossenen Tasche, zu welcher je ein Schlüssel bei der Agentur und bei der Annahmestelle des Postamtes aufbewahrt wird. Die Führung des Annahmebuches muß dem entsprechend noch in einem zweiten Exemplare erfolgen, welches in abwechselnder Reihenfolge mit dem ersteren Exemplare benutzt wird.

Der Beamte der Annahmestelle quittirt die recommandirten Briefe in gewöhnlicher Weise ab, trägt sie in das Annahmebuch ein und behandelt sie weiter in vorgeschriebener Weise. Der Dienst bei den Annahmestellen wird bei diesem Verfahren, welches im Uebrigen den Dienstbetrieb der Haupt-Postanstalt nicht weiter modifizirt, eine nicht unwesentliche Erleichterung erfahren, indem der Annahmebeamte alsdann, anstatt jede Sendung im Einzelnen, künftig die Gegenstände von jeder Abholung zusammen in Empfang zu nehmen hat und derselbe überdies der Frankirung, sowie der Ausstellung der Einlieferungsscheine enthoben ist.

Sobald die Stadtpost-Expeditionen erst zur Annahme von Postanweisungen und Fahrpostsendungen ermächtigt sind, wird in diesem Verfahren überall da, wo bei der vorgesetzten Postanstalt getrennte Annahmestellen für die einzelnen Kategorieen von Sendungen bestehen, eine Aenderung einzutreten haben, da die doppelte Führung getrennter Zuschreibebücher alsdann die Uebersicht erschweren würde; die betreffenden Agenturen werden dann nur ein Annahmebuch für alle speciell einzutragenden Sendungen zu führen und die Ueberweisung zu der betheiligten Annahmestelle mittelst Ueberweisungskarte zu bewirken haben.

Gewinnt die Annahme von recommandirten Briefen und Fahrpostgegenständen bei einigen Agenturen größere Bedeutung, so kann bei diesen späterhin auch dazu

übergegangen werden, besondere Aufgabestempel und vollständige Annahmebücher mit laufender Nummernfolge einzuführen, die Ueberweisung der Sendungen direct zwischen der Agentur und der betreffenden Abfertigungsstelle des Haupt-Postamtes auszuführen und somit die Annahmestellen von dem Verkehre mit der Agentur gänzlich zu entlasten.

Eine besondere Behandlung verlangen die nach dem städtischen und Landbestellbezirke des Aufgabeortes selbst gerichteten, sogenannten Stadtpostsendungen, deren Zahl mit der Einrichtung und Vermehrung der Agenturen voraussichtlich nicht unerheblich steigen wird. Solche Sendungen würden bei dem Bestehen doppelter Zuschreibebücher lediglich anstatt bei der Annahme-, bei der Decartirungsstelle des Hauptpostamtes abzuquittiren und zu diesem Zwecke von den Postagenten nach Bedürfniß getrennt einzutragen sein. Nach Einführung des Ueberweisungsverfahrens mittelst Ueberweisungskarte müßten dagegen besondere Karten nach der Decartirungsstelle angefertigt werden.

Zum Schlusse sei es gestattet, noch einige Bemerkungen über die Frage der Art und Weise der Remunerirung der Stadtpost-Agenten hinzuzufügen.

Nach der Ansicht des Verfassers verdient bei der Normirung der Remuneration das Tantiemesystem vor demjenigen einer fixen Besoldung entschieden den Vorzug. Die Verhältnisse liegen bei den Stadtpost-Agenturen wesentlich anders, als bei Agenturen auf isolirten Landorten, da bei ersteren der Postagent in der Lage ist, durch Gewissenhaftigkeit, durch Aufmerksamkeit gegen das Publicum und überhaupt durch Erweckung des Vertrauens im Publicum zu seiner Dienstführung einen größeren Verkehr auf seine Agentur zu lenken und die Einnahmen der letzteren zu erhöhen. Diese Möglichkeit wird für den Postagenten daher ein wichtiges Moment bilden, um sein Interesse am Postdienste zu beleben und so mit erhöhtem Nutzen für die Verwaltung thätig zu sein.

Auch die Letter-Receivers in den Englischen Städten werden lediglich durch eine Tantieme entschädigt und zwar wird letztere nach einer Scala gewährt, welche nach der Anzahl der angenommenen Sendungen und der Zahl der täglichen Kartenschlüsse berechnet ist. Zu diesem Zwecke wird die Zahl der gewöhnlichen Briefe bei jeder Abholung notirt. Diese Ermittelungsmethode ist zwar sehr rationell, würde indessen bei uns wohl keinen Anklang finden, da man sich schwerlich dazu entschließen dürfte, dem Tantiemesystem zu Liebe eine immerhin zeitraubende und im Uebrigen nutzlose Zählung gewöhnlicher Briefpostgegenstände anzuordnen.

Dagegen könnte sehr wohl eine Tantiemescala nach Procenten der Einnahme und der Stückzahl der zur Einlieferung gelangten, speciell nachzuweisenden Sendungen aufgestellt werden. Natürlich würde bei einer solchen Scala entsprechend früh ein Maximalbetrag der Tantieme festgesetzt werden müssen, da anderenfalls der Postagent durch Verkauf von Freimarken in größeren Partien seine Einnahme erhöhen könnte, ohne daß diese Erhöhung in einem richtigen Verhältnisse zu seiner Mehrarbeit stände.

II. Kleine Mittheilungen.

Ueber Geographie und Ethnographie von Chiwa, sowie über die jetzt vielgenannten Straßen, auf welchen sich die Russischen Colonnen bewegen,

entnehmen wir einem Aufsatze des Hauptmanns im Generalstabe, Herrn Krahmer, über die Eroberungen der Russen in Centralasien in dem vierten diesjährigen Beihefte des Militair-Wochenblattes, mit Erlaubniß der Redaction desselben, die folgenden interessanten Mittheilungen:

Südlich des Aralsees liegt das Chanat Chiwa. Rings von Wüsten umgeben ist es eine Oase, die sich auf circa 300 Werst den Amu-Daria aufwärts erstreckt und den Hauptstütz- und Mittelpunkt für alle in den benachbarten Steppen zerstreuten Nomaden bildet. Der Gesammtflächeninhalt Chiwas wird auf 260 Quadratmeilen angegeben, wovon aber nur 115 oder 120 Quadratmeilen fruchtbares Land sind, das hauptsächlich am Amu-Daria, dessen Armen und den zur künstlichen Bewässerung angelegten Kanälen gelegen ist. Die übrigen 140—155 Quadratmeilen sind wüste Steppen und Sümpfe, die nicht bearbeitet werden können. Und dennoch nennt Wenjukow Chiwa sehr characteristisch das »mittelasiatische Egypten«. Es wachsen dort Aprikosen, Pfirsiche, Granaten, Maulbeeren, Pflaumen, Aepfel, Quitten, Wein, Ulmen und Pappelbäume; — man baut dort Weizen, Reis, Hirse, Gerste, Erbsen, Linsen, Flachs, Hanf, Baumwolle Taback. — Die Früchte gedeihen meistens ausgezeichnet und die Ernten kann man reiche nennen, wenn die Ueberschwemmungen des Amu-Daria das richtige Maß einhalten. Ist das aber nicht der Fall, tritt der Amu-Daria zu wenig oder zu viel aus, so vermindert sich auch demgemäß der Ertrag der Ernte. Zu drei verschiedenen Malen ergießen sich die Wasser des Amu-Daria über das anliegende Gelände: einmal im Februar, dann im Juni und Juli, wenn der Schnee in seinem Quellgebirge schmilzt, und endlich im Anfang November, wenn im Bolortaggebirge die Regenzeit beginnt. Die Ueberschwemmung im Juni und Juli ist für das Gedeihen der Frucht die wichtigste. — Schon Mitte Herbst ist die Ernte gewöhnlich beendet. Im November tritt Frostwetter ein; Ende November deckt gewöhnlich die Flüsse schon eine Eisdecke, die gegen Februar erst wieder schwindet. Schnee fällt in Chiwa nur äußerst wenig, so daß dem Boden die befruchtende Wirkung der schützenden Schneedecke fehlt. Dieser Mangel wird aber eben durch die periodisch eintretenden Ueberschwemmungen und die künstlichen Bewässerungsanlagen ausgeglichen.

Die Fauna Chiwas ist bedeutend ärmer wie die der Gebirgsgegenden Mittel-Asiens. Auch hier giebt es allerdings Tiger, Wölfe, Schakals, Füchse, wilde Ziegen, aber in viel geringerer Anzahl wie dort. — Schaf- und Rindvieh fällt seiner Art und Zahl nach wenig ins Gewicht, was in dem Mangel an Futterkräutern wohl begründet sein mag. Selbst Pferde und Kameele sind nur in geringer Anzahl vorhanden.

Die Steppen, die Fluß- und Seeniederungen sind von einer Unzahl von Insecten bevölkert. Heuschrecken und Cicaden treten nicht selten in solchen großen Schwärmen auf, daß sie im Umsehen ganze Felder verwüstet haben. Die Seidenraupenzucht im südlichen Theile von Chiwa wiegt nicht im entferntesten den Nachtheil auf, den jene Insecten verursachen.

Reichthümer im Mineralreiche sind nicht vorhanden, oder doch noch nicht entdeckt.

Die Bevölkerung scheidet sich in nomadisirende und angesessene Stämme.

Die Kirgisen bilden den Hauptstamm der Nomaden sowohl der Zahl nach wie auch in Rücksicht auf die Größe des von ihnen eingenommenen Gebiets. Sie

nomadisiren im Westen, Norden und Osten vom Aralmeere, und auch wohl im Süden trifft man noch auf ihre Horden. Als Nomaden sind sie in einer steten Bewegung und binden sich keineswegs an bestimmte Gegenden: so verlassen sie das Aralbecken jeden Sommer, um weiter nach Norden in die Orenburgischen Steppen, oder weiter nach Osten in das Kara-tau'sche Gebirge zu ziehen. Der Ssyr-Daria mit seinen Armen ist in dieser Zeit fast ganz verlassen und nur ganz arme Kirgisen, sogenannte Jegintschi, bleiben zur Bearbeitung der Felder zurück; — ebenso verlassen sind die Steppen Kisil-kum und Kara-kum, die Steppen an der Emba und des Ust-Urt, weil dort schon im Mai das Gras verdorrt, die Brunnen wasserarm werden, und ein Aufenthalt an den Seen und Flüssen der vielen Insecten halber kaum möglich ist.

In politischer Beziehung gehören die Kirgisen des Aralbeckens zu Rußland, zu Buchara und zu Chiwa. — Die Rußland unterthanen Kirgisen sind die zahlreichsten und bevölkern hauptsächlich die Halbinsel Mangischlak, das Ostufer des Caspischen Meeres, dann die Orenburger Steppe und einzelne Kreise des Ssyr-Darinskischen Oblastj's, fast ganz die Kreise Kasalinsk und Perowski. — Die 10,000 Kirgisen, welche zu Chiwa gehören, nomadisiren vorzugsweise um den See Daukara und im Westen vom Aralmeere.

An den Kirgisenstamm schließen sich sowohl in Bezug auf Herkommen wie auf die Lebensweise die Karakalpaki an, deren Zahl von den Einen auf 40—50,000, nach Anderen nur auf 15,000 Individuen angegeben wird. Sie nomadisiren jetzt im Norden des Chanats Chiwa, in der Nähe des Aralmeeres, des Sees Daukara und unweit der Städte Kungrad, Chodjeili und Kiptschak. Während sie im XVII. Jahrhundert in den Turanischen Steppen keine unbedeutende Rolle spielten, haben sie jetzt von allen Nomaden Mittelasiens am meisten an Einfluß verloren, und das Joch Chiwas, welchem sie zu Abgaben und zum Kriegsdienst verpflichtet sind, liegt schwer auf ihnen.

Die bedeutendste und wichtigste Rolle speciell in Chiwa spielen zur Zeit die Turkmenen, welche in den südlich Chiwas gelegenen Steppen und auch im Chanat selbst ihr Nomadenleben führen.

Den nomadisirenden Kirgisen, Karakalpaki und Turkmenen gegenüber sind die Usbeki, Tadjiki oder Ssarten und Perser die angesessenen Völkerstämme Chiwas.

Die Usbeki sollen sich in 32 verschiedene Stämme theilen, von denen jeder einzelne wieder auf seine specielle Abstammung stolz ist. Die Angaben über ihre Zahl variiren sehr. Wenn man aber zu den Usbeken, welche sich hauptsächlich in Chiwa, Gurlen, Chasar-asp, Mangyt und Kiptschak concentriren, auch noch die Aral-Usbeken am unteren Amu-Daria und am Aralmeere, welche Viehzucht und Fischfang treiben, rechnet, so muß man wohl den Usbekischen Völkerstamm auf 100,000 Seelen annehmen.

Wie die Usbeken Ackerbauer, Handwerker und Handeltreibende sind, so auch die Tadjiki. Der Handel soll aber besonders in den Händen der letzteren, der Tadjiki's, liegen, während die Usbeken, als die einstigen Eroberer Chiwas, dem Lande aus ihrem Stamm die Chane und Vesire geben.

Die letzte der angesessenen Völkerschaften endlich sind die 40—50,000 Perser, welche entweder selbst als Gefangene von den Turkmenen nach Chiwa gebracht sind, oder als Nachkommen von solchen dort leben. Fast alle sind noch Leibeigene, welche für ihre Herren die Feld- und Hausarbeiten verrichten müssen.

Die Regierungsform Chiwas ist eine autokratisch-despotische. Ein Chan, welcher der Usbekischen Nationalität angehören muß, ist Selbstherrscher. Die Kusch-begs, Diwan-begs, Mechteri stehen als Verwaltungsbeamte unter ihm. Speciell beigeordnet sind ihm noch 4 Inachi, die, gewöhnlich ihm verwandt, an der Spitze der bedeutendsten Städte stehen; dann der Nagib, als Haupt der Geistlichkeit und Nachkomme Mahomeds; der Bii, als wichtigster Rathgeber im Kriege, und schließlich der Kosy-kilian als oberster Richter des Chanats. Beamte zweiten Grades in der Militair- und Polizeiverwaltung sind die Minbaschi, Jusbaschi, Onbaschi; als Geistliche und Richter die Mufti und Achuny. — Gesetze und vor Allem von Geschlecht auf Geschlecht überkommene Gebräuche dienen der Verwaltung als Basis. — Abgaben werden sowohl von Grund und Boden wie auch von den zum Verkauf gestellten Waaren erhoben. Letztere betragen $2\frac{1}{2}$ pCt. des wirklichen Waarenwerthes. Die Nomaden zahlen für ein Stück Großvieh 20 Kopeken, für ein Stück Kleinvieh 10 Kopeken Abgaben. — Soldaten und Geistlichkeit sind steuerfrei, obgleich die letztere nicht unbedeutende eigene Besitzungen hat. — In die Kasse des Chans fließen außerdem noch die Einkünfte seiner eigenen Ländereien und auch gewisse Beutegelder von den von Turkmenen, Karakalpaki und Kirgisen verübten Räubereien.

Das wichtigste Transportmittel Mittel-Asiens ist das Kameel, sowohl als Reit- wie auch als Lastthier. Bei den Russischen Truppenmärschen in Central-Asien wird es auch reglementsmäßig als Transportmittel benutzt, indem pro Kameel 2 Mann mit Gepäck und Waffen gerechnet werden. — Neben dem Kameel wird selbstredend auch das Pferd benutzt, und nicht selten legt ein Kirgise zu Pferde 120 Werst und mehr an einem Tage zurück.

Die Karavanen benutzen als Lastthiere Kameele und Esel und dann sind 25—45 Werst ein Tagemarsch. — Auch Wagen kommen als Transportmittel zur Verwendung, eigentlich aber nur auf der Poststraße von Orenburg nach Taschkent und theilweise im Chanat Chiwa. — Auf dem Ssyr- und Amu-Daria und auf dem Aral-Meere endlich finden Wassertransporte statt, wozu die Russen Dampfschiffe, die Chiwesen aber nur Kähne mit niedrigen Borden verwenden.

Wenn nun auch die zwischen der Russischen Basis Orenburg-Uralsk, dem Ostufer des Kaspischen Meeres und dem Ssyr-Darinskischen Oblastj einerseits, und Chiwa andererseits gelegenen Ebenen im Allgemeinen in allen Richtungen von Pferden und Kameelen passirt werden können, so haben sich doch hier als Communicationen gewisse Straßen gebildet, freilich nicht in dem gewöhnlichen Sinne von Straßen, die Menschenhände gebahnt hätten, sondern nur als bestimmte Routen, die bewohnte Orte mit einander verbinden und so von Etappe zu Etappe führen.

Die älteste von allen bekannteren Straßen nach Chiwa geht von der Stanize Ssaraitschikowaja aus, welche am unteren Ural liegt. Schon im Jahre 1717 wurde sie von Bekewitsch-Tscherkasski, ja im 17. Jahrhundert von dem Ataman Netschai bei ihren Expeditionen gegen Chiwa eingeschlagen. Von der Stanize Ssaraitschikowaja führt sie an den unteren Ssagis, überschreitet dann die untere Emba, schlägt nun die Richtung zum Tschink Mynssu-Alman, und von hier quer über den Ust-Urt die Richtung zum Flecken Kusch-bulak ein. Nördlich der Barssa-Kilmaß-Steppe theilt sich die Straße in zwei Arme; der eine führt östlich an der Barssa-Kilmaß-Steppe vorbei zum Kap Urgu-murun an der Küste des Aral-

Meeres und von da nach Kungrad; der andere westlich längs der Barssa-Kilmaß zur Ak-tschaganak-Bucht über Kunia-Urgentsch nach Chiwa.

Wegen der Wasserlosigkeit und Unfruchtbarkeit des Ust-Urt, der Beschaffenheit der Emba-Steppen und der großen Menge von Sümpfen an dem unteren Ssagis wird diese Straße von Karavanen schon lange nicht mehr benutzt.

Eine zweite Straße ist die von Orenburg nach Chiwa über die obere Emba. Sie führt Anfangs längs des Ural und Berdiak aufwärts, tritt dann in das Ilek-Thal, in welchem sie bis zur Befestigung Ak-Tiubinskoje, die 220 Werst von Orenburg entfernt ist, verbleibt. Ebenso wie auf dieser Strecke genug Wasser und Futter vorhanden ist, so auch noch auf den weiteren 80 Werst bis zum Temir, einem Nebenflusse der Emba. Sowie die Straße aber in die Emba-Steppe eintritt, ändern sich die Verhältnisse, besonders nachdem die Emba bei dem 1839 angelegten Emba-Posten passirt ist: Wasser- und Futtermangel tritt ein. Von dem Emba-Posten aus führt die Straße in südlicher Richtung nach Akty-kandy, das von Orenburg 832 Werst abliegt, und dann längs des Aral-Sees nach dem See Aibugir, von wo man entweder über Kungrad oder Kunia-Urgentsch Chiwa erreichen kann. — Eine westlichere Straße zweigt sich bereits bei dem Temir-Flusse ab, und dirigirt sich auf die Ssam-Steppe. Die Straße von Orenburg über Aktiubinskoje, Embenski, Akty-kandy und Kunia-Urgentsch nach Chiwa ist 1395 Werst lang.

Die Poststraße von Orsk bis Kasala am Ssyr-Daria über Karabulak und Irgis ist 739 Werst lang, und der kürzeste Weg vom Ural nach dem Ssyr-Daria.

Sie führt über die zwei befestigten Punkte Karabulak und Irgis, welche für kleinere Detachements wohl Etappenpunkte bilden, aber nicht für größere Truppenabtheilungen, da für letztere sehr leicht Futtermangel eintreten würde.

Die Straßen nun von Kasalinsk nach Chiwa auf dem Ostufer des Aral-Meeres setzen die Straße Orsk-Kasalinsk durch die Steppen weiter fort. Sie haben vor den Straßen auf der Westküste den großen Vorzug, daß sie um einige Hundert Werst kürzer sind.

Etwas besser ist die Straße von Perowski am Ssyr-Daria längs des Djany-Daria, am Kuktscha-tengis-See vorbei nach Irkibai, über Daukara nach Chiwa, welche nur 750 Werst lang ist.

Die Straßen, welche von dem mittleren Ssyr-Daria zwischen Perowsk und Chodjent nach Chiwa führen, sind sehr unbequem, und hat man in Folge dessen in letzter Zeit den Versuch gemacht, durch den Kisil-kum von Djisak in nordwestlicher und westlicher Richtung an dem Bukan'schen Gebirge vorbei vorzudringen. Es hat sich aber herausgestellt, daß auch hier nur kleine Kavallerie-Abtheilungen durchkommen können. Von den aus dem Sariawschanskischen Okrug nach Chiwa führenden Straßen ist die bequemste die von Ssamarkand über Buchara, Karakulj nach Tschardjui oder Ustyk am Amu-Daria, und dann den Amu-Daria abwärts weiter nach Chiwa.

Vom Kaspischen Meere her stehen Rußland 3 Straßen zur Disposition, nämlich von Krassnowodsk, vom Fort Alexandrowsk und von dem ehemaligen jetzt aufgegebenen befestigten Posten Alexandrowsk aus. Hier bildet das Kaspische Meer resp. der Kaukasus die Basis für die Operationen Rußlands gegen Chiwa. Der günstigste Ausgangspunkt ist Krassnowodsk, das einen guten Hafen hat, und nur 500—600 Werst von Kunia-Urgentsch, — und 190 Seemeilen von

Baku entfernt ist. — Krassnowodsk ist gegen Ende des Jahres 1869 von einem kleinen Russischen Detachement, das aus den im Kaukasus stationirten Truppen gebildet wurde, besetzt worden. Sein Hauptzweck war bis dahin, das Ostufer des Kaspischen Meeres und dann die Gegend zwischen dem Kaspischen und Aral-Meere zu erforschen, deren territoriale und auch ethnographische Verhältnisse fast noch ganz unbekannt waren. Nach den verschiedensten Richtungen haben denn auch diese Recognoscirungen stattgefunden, und man ist zu dem Resultat gekommen, daß die Straße von Krassnowodsk auf Ssara-kamysch und Kunia-Urgentsch für Truppen praktikabel ist, wenn sie auch immerhin nicht ganz ohne Schwierigkeiten in Folge von Wasser- und Futtermangel ist, und auch Turkmenisches Gebiet durchschneidet.

Nachdem wir nun die Landcommunicationen zwischen Rußland und Chiwa besprochen haben, erübrigt noch, auch die Wassercommunication einer kurzen Beurtheilung zu unterziehen.

Als solche kann seitens der Russen das Aral-Meer benutzt werden, indem es mit Hülfe seiner Aral-Flotille Truppen nach dem Delta des Amu-Daria schafft, und hier landen läßt. Die Aral-Flotille wurde gegründet, um mit den Landtruppen des Turkestanschen Militairbezirks, wo möglich, zu cooperiren, und dann auch in den dortigen Gewässern hydrographische Arbeiten auszuführen. Sie besteht jetzt aus den Dampfschiffen Perowski zu 140 Tonnen mit 5 Geschützen, Aral zu 149 Tonnen mit 2 Geschützen, Ssyr-Daria zu 70 Tonnen mit 1 Geschütz und Ssamarkand zu 70 Tonnen, dann aus der Barkasse Obrutschew zu 12 Tonnen und einem schwimmenden eisernen Dock zu 4 Tonnen.

Wennschon das Aral-Meer für die Schifffahrt im Allgemeinen nicht sehr günstig zu nennen ist, so tritt dies noch mehr bei einer Operation zu Meere gegen Chiwa hervor. Die Nordküste ist eine völlige Einöde, und kann deshalb nicht als Basis dienen, wenn auch der Tschubar-Toraus-Hafen in der Perowski-Bucht sonst wohl zur Einschiffung von Truppen geeignet wäre. Man muß vielmehr als Einschiffungspunkt die Stadt Kasalinsk am unteren Ssyr-Daria gelegen wählen, wiewohl diese 740 Werst vom Ural-Flusse und 920 Werst von Taschkent entfernt ist. Abgesehen von dem Transport der Bagage, der Verpflegungsbedürfnisse, des Feuerungsmaterials für die Dampfschiffe, der nicht leicht ist, machen die Sandbänke vor dem Ssyr-Daria, welcher nur 1½ Fuß Wasser auf der Rhede hat, weshalb hier nur ganz flach gehende Kähne verwandt werden können, die Einschiffung sehr schwierig. Nicht geringere Schwierigkeiten bietet die Ausschiffung am Südufer des Aral-Meeres, da das Mündungsgebiet des Amu-Daria auch versandet oder sumpfig ist. Eine Landung bei Kungrad ist nur während des Sommer-Hochwassers möglich, und selbst dann riskant, da — wenn das Wasser fällt — die gelandeten Truppen vollständig vom Meere abgeschnitten sind.



Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Kayßler. Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Deutsches Postarchiv.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 10. Berlin, Juni. 1873.

I. Actenstücke und Aufsätze.

29. Berathungen des Postvertrages zwischen Deutschland und Italien

in den Sitzungen des Deutschen Reichstages vom 27. und 28. Mai 1873.

(Nach dem stenographischen Bericht.)

Nachdem die neuen Postverträge mit Spanien und Portugal, welche noch im Laufe dieses Jahres die Einführung des Briefportosatzes von $2\frac{1}{2}$ Sgr. zwischen Deutschland und der Pyrenäischen Halbinsel ermöglichen, zum Abschluß gelangt waren, erschien es in weiterer Entwickelung der auf Herbeiführung eines übereinstimmenden Portosatzes im internationalen Verkehre und eines die Freiheit der Bewegung herstellenden Posttransitsystems gerichteten Bestrebungen wünschenswerth, zu gleichem Zwecke mit dem Königreich Italien Unterhandlungen einzuleiten.

Zu diesem Behuf war zunächst nothwendig, auf vertragsmäßigem Wege eine Ermäßigung des Oesterreichischen Transitportos für die Haupttransitrouten — über den Brenner und den Semmering — zu erlangen.

Diese Ermäßigung des Transitportos ist durch den vom 7. Mai 1872 zwischen Deutschland und der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie abgeschlossenen Postvertrag erreicht worden.

Die Verhandlungen mit der Königlich Italienischen Regierung haben am 11. Mai d. J. zum Abschlusse eines neuen Postvertrages geführt, welcher voraussichtlich am 1. October d. J. in Kraft treten wird. Inhalts desselben soll das Porto des einfachen frankirten Briefes bis zum Gewicht von 15 Grammen im Verkehr zwischen Deutschland und Italien fortan nach dem Satze von $2\frac{1}{2}$ Sgr. oder 30 Centesimi berechnet werden. Unfrankirte Briefe unterliegen dem doppelten Satze.

Bei Drucksachen und Waarenproben wird die bisherige Gewichtsstufe von 40 Grammen auf 50 Grammen, d. i. auf den jetzt bereits in den meisten Verträgen adoptirten Gewichtssatz, erweitert. Für Handels- oder Geschäftspapiere ist eine Taxe von $2\frac{1}{2}$ Sgr. oder 30 Centesimi für je 100 Grammen in Aussicht genommen.

Im Uebrigen sollen die bisherigen bewährten Tarifbestimmungen beibehalten werden.

Der Portobezug wird nach dem Grundsatze des Deutsch-Französischen Postvertrages dergestalt geregelt, daß jede Verwaltung diejenigen für die internationalen Correspondenzen entfallenden Portobeträge ungetheilt bezieht, welche in ihrem Gebiet erhoben werden. In Folge dessen tritt die Erleichterung ein, daß für den internationalen Deutsch-Italienischen Verkehr die Abrechnungen gänzlich in Wegfall kommen.

Für die Beförderung geschlossener Briefpackete der einen Verwaltung durch das Gebiet der anderen Verwaltung ist, ähnlich wie im Deutsch-Französischen Postvertrage, ein allgemeines Transitrecht eingeräumt, und der Vergütungssatz ohne Rücksicht auf die Länge und sonstige Verschiedenheit der Transitstrecken einheitlich und möglichst niedrig bemessen worden.

In der Sitzung des Deutschen Reichstages vom 27. Mai leitete der Bundesbevollmächtigte General-Postdirector Stephan die Discussion über diesen Vertrag wie folgt ein:

Meine Herren! Wenn wir uns um etwa 15 Jahre im Geiste zurückversetzen, so finden wir auf der Appenninischen Halbinsel acht Postverwaltungen und in Deutschland deren sechszehn, jede mit der vollen Autonomie der internen Gesetzgebung und der Ausübung völkerrechtlicher Befugnisse. Die naturgemäße Folge dieses Zustandes war ein buntes Gewirr in den Tarifen, eine große Verschiedenheit in den Gewichtssätzen und eine unglaubliche Vielgestaltigkeit in den Transitbestimmungen und Speditionsverhältnissen. Wenn man im Jahre 1858 einen Brief im Gewicht von etwa 15 Gramm (dem heutigen einfachen Briefgewicht) von hier nach Neapel zu schicken hatte, so kostete dieser an Briefporto 13 Sgr., welcher Betrag in aliquote Theile zerfiel, auf deren jeden wiederum eine andere Gewichtsprogression Anwendung fand. Es wäre aber eine Illusion gewesen, anzunehmen, daß dieser Brief nun wirklich bis zu seinem Bestimmungsort frei von Porto gekommen wäre. Im Gegentheil, es wurde im Bestimmungslande noch ein weiteres Porto vom Adressaten erhoben, welches für den Absender meist eine unbekannte Größe blieb. Die Berechnung einer Zeitungssendung von einigen Lothen Gewicht von Leipzig nach Palermo war so verwickelt, daß man fast schneller mit einer kubischen Gleichung fertig wurde; und ich hege die Ueberzeugung, daß die Taxe für fast die Hälfte aller Sendungen im Verkehr mit Italien damals nach den Principien der Wahrscheinlichkeitsrechnung ermittelt worden ist. Das noch Bedenk-

lichere in den Verhältnissen lag aber darin, daß wir in unseren Beziehungen vollständig abhängig waren von der Tutelarstellung, welche die Postverwaltungen von Oesterreich und Frankreich in Hinsicht auf den Verkehr mit Italien eingenommen hatten. Diesem Umstande war es beispielsweise zu danken, daß nicht nur während einer gewissen Zeit, sondern Jahre lang, die Briefe aus Berlin nach Rom am besten über Paris und Marseille und die Briefe aus Cöln nach Neapel am besten über Prag und Wien ihren Lauf nahmen, und daß an gewissen Tagen, je nachdem es dem Absender paßte, entweder den Vortheil des größeren Gewichts zu benutzen, oder den Brief nicht ganz zu frankiren u. s. w., gerade die umgekehrte Spedition die entsprechendste war. Nun, meine Herren, der Reiz der Mannigfaltigkeit, der öfter dem kleinstaatlichen Leben nachgerühmt wird, war hier in der That im vollsten Maße vorhanden, nur daß man unwillkürlich an die Definition der Aesthetiker erinnert wird, daß einen Faktor des Reizes das Schauerliche ausmacht. Die Verwickelungen und Unsicherheiten waren beispiellos, und die Folgen für die Wahrnehmung des Dienstes bei den einzelnen Postanstalten kann man sich ohne besondere Anstrengung der Phantasie vergegenwärtigen. Wie stellen sich dem gegenüber jetzt die Zustände dar? Wir haben directe Beziehungen zur Appenninischen Halbinsel, wir sind in unmittelbarem Austausch mit der Königlich Italienischen Postverwaltung, unabhängig von Verträgen zwischenliegender Staaten und von den Maßregeln der intermediären Postverwaltungen. Wir benutzen die Wege, welche die schnellsten sind, und die uns sämmtlich zu Gebote stehen; wir versehen einen Brief mit einer Reichspostmarke von $2\frac{1}{2}$ Sgr. und der Brief geht vollständig frei von Memel bis Agrigent! Diese thatsächlichen Resultate der erlangten Einheit diesseits und jenseits der Alpen sind für Jedermann zu greifbar, als daß mein schwaches Wort hier noch irgend Etwas hinzusetzen könnte, und ich schließe daher mit dem Wunsche, daß es dem Hohen Hause gefallen möge, dem vorliegenden Akte, welcher diese Resultate besiegelt, seine Genehmigung zu ertheilen.

Abgeordneter Schmidt (Stettin): Meine Herren! Die erste Legislaturperiode des ersten Deutschen Reichstages ist arm an Handels- und Schifffahrts-, aber reich an Postverträgen. Der Italienische ist der siebente, der uns heute zur Genehmigung vorgelegt wird, und der achte wird wahrscheinlich bald folgen, indem ein Additionalvertrag mit Schweden ebenfalls dem Hohen Hause zur Genehmigung unterbreitet werden wird. Der Italienische Postvertrag ist bereits in seiner Bedeutung von dem Herrn General-Postmeister charakterisirt worden. Ich möchte hinzusetzen, daß es noch fünf Länder Europas giebt, Rußland, Schweden, Portugal, Spanien und Frankreich, die einen höheren Portosatz für den einfachen Brief, als wir heute nach Italien genehmigen wollen, noch für uns haben. Der Satz von $2\frac{1}{2}$ Silbergroschen, der auch als Weltportosatz ins Auge gefaßt ist, wird in diesem Vertrage angenommen, während die genannten Länder noch einen Satz von 3 Silbergroschen haben. Solche Ungleichheit, meine Herren, wird jedesmal, wenn wir einen neuen Vertrag abschließen, den Wunsch in uns erregen, daß es der Reichsregierung gelingen möchte, diese Ungleichheiten zu beseitigen und die genannten Länder zu einer Tariferniedrigung zu veranlassen. Wie ich höre, ist auch bereits ein Additionalvertrag mit Schweden abgeschlossen. Der gesammte Postverkehr aus dem Deutschen Reiche nach Italien an Briefen, Drucksachen und Waarensendungen beträgt pro 1872 672,000 Stück, aus Italien kamen 588,294 Stück, nach der amtlichen Statistik, die dem Hohen Hause zu-

gegangen ist. Durch den Vertrag werden auch zum ersten Mal die Postkarten zwischen Italien und Deutschland eingeführt. Die Postkarten verbreiten sich immer mehr und mehr in der Welt. Ich habe hier eine aus Ceylon mit dem Bilde der Königin Victoria, von der man sagt, daß ihr Bild immer schöner werde, je weiter die Postkarte mit demselben von London aus in einer Colonie erscheint. Außerdem ist in meiner Hand eine Postkarte aus Chili, also von jenseits des Oceans, aus dem Westen von Amerika, mit dem Bilde des Kolumbus. Wir müssen uns freuen, daß von den sämmtlichen Staaten Europas jetzt nur einer übrig bleibt, nämlich Rußland, welcher den Postkartenverkehr noch nicht zugelassen hat. Wie es scheint, fürchtet die Regierung, daß die offenen Briefe, wie die Postkarten sind, irgendwie für die Sicherheit des Landes Gefahr bringen. Indessen da sie überall ohne Schädigung des öffentlichen Interesses eingeführt sind, so ist die Erwartung zu hegen, daß auch diese Karten sich nach Rußland verpflanzen werden. Es findet ferner zwischen Italien und Deutschland der Postanweisungs-Verkehr statt, aber im Vertrage selbst findet sich hierüber nichts, und es ist hier nicht für nothwendig gehalten worden, eine besondere Vertragsbestimmung aufzunehmen. Wir geben gern zu, meine Herren, daß der Deutsche Postvertrag mit Oesterreich-Ungarn bezüglich des Briefportos günstiger ist, als mit Italien, denn wir bezahlen dahin für den einfachen Brief nur einen Groschen Porto, dagegen haben wir noch nicht den Postanweisungs-Verkehr nach Oesterreich-Ungarn. Wir sehen, meine Herren, daß noch immer manche Ungleichheiten im postalischen Verkehr zwischen den einzelnen Ländern bleiben, und daß es deshalb ein großer Triumph sein würde, in der nächsten Legislaturperiode des Reichstages diese Ungleichheiten zu glätten und eine Posteinheit zwischen den einzelnen Culturstaaten möglichst herzustellen.

Zum Schlusse trage ich darauf an, den Postvertrag zu genehmigen.

Bevollmächtigter zum Bundesrath, General-Postdirector Stephan: Meine Herren! Der Herr Vorredner hat mit der ihm auf diesem Gebiet eigenen Sachkenntniß genau diejenigen Länder bezeichnet, für welche ein höherer Portosatz als der von 2½ Sgr. besteht. In Beziehung auf Rußland wird vor der Hand ein weiterer Fortschritt nicht zu machen sein, indem dort im Innern noch der Satz von 3 Sgr. besteht und man füglich nicht verlangen kann, daß ein Staat für den internationalen Austausch einen niedrigeren Satz einführe, als für seinen eigenen internen Verkehr. In dem Vertrage mit Frankreich ist bereits eine Klausel enthalten, welche in Aussicht nimmt, zu der Taxe von 2½ Sgr. überzugehen. In Folge dessen ist auch bereits, nachdem vor einigen Tagen mit Italien der Postvertrag abgeschlossen worden ist, unsererseits an die Französische Postverwaltung in diesem Sinne geschrieben. Der Erfolg steht freilich noch dahin. Dagegen ist in den Verträgen mit Spanien und Portugal eine ganz bestimmte, bindende Klausel enthalten, wonach noch im Laufe dieses Jahres, spätestens bis zum 1. Januar 1874 der Portosatz von 2½ Sgr. auch im Verkehr mit der Pyrenäischen Halbinsel eingeführt werden soll. Es ist nun ebenfalls nach dem Abschlusse des Italienischen Vertrages sofort an die beiden Postverwaltungen geschrieben und sind dieselben ersucht worden, sich damit einverstanden zu erklären, daß der ermäßigte Portosatz bereits vom 1. Oktober ab in Kraft trete. Es bleibt alsdann im Europäischen Postsystem nur noch ein Vertrag mit Griechenland übrig, mit welchem Lande die Kaiserlich Königlich Oesterreichisch-Ungarische Postverwaltung die

Vermittelung übernimmt. Nach einer hieher gelangten Mittheilung derselben ist sie auch bereits in bezüglichen Vertragsunterhandlungen begriffen, so daß in Aussicht steht, es werden demnächst auch Attika und der Peloponnes in das Gebiet der neueren Europäischen Postverkehrs-Gemeinschaft mit eingeschlossen werden.

Der Postvertrag mit Italien wird hierauf ohne weitere Discussion in erster und zweiter Berathung genehmigt.

Bei der dritten Berathung — Sitzung des Deutschen Reichstages vom 28. Mai — erhält zunächst der Abgeordnete Mosle das Wort.

Abgeordneter Mosle: Meine Herren! Es giebt keinen entsprechenderen Ausdruck der Befriedigung des Reichstages mit den ihm von der Regierung vorgelegten Gesetzentwürfen ꝛc., als den, den der Herr General-Postdirector verschiedentlich erfahren hat, daß seine Vorlagen fast ohne Debatte sofort genehmigt werden.

Ich will durch eine kurze Bemerkung, die ich zu machen habe, diesen Eindruck auch bei dem Postvertrage mit Italien nicht beeinträchtigen. Ich möchte an den Herrn General-Postdirector nur die Frage richten, weshalb in diesem und früheren Postverträgen auf die Beförderung von Geldbriefen nicht diejenige Rücksicht genommen ist, die die Geldbeförderung innerhalb unseres Vaterlandes in so ausgedehntem Maaße gefunden hat, daß meiner Ansicht nach die Bemerkung des Preußischen Herrn Finanzministers in der Sitzung vom 8. Mai d. J., wir müßten Reichspapiergeld haben, um dem Volke die Erleichterung zu gewähren, Sendungen durch die Post möglich zu machen, nicht nur nicht richtig war, sondern lediglich einen Beweis geliefert hat, wie wenig richtig die Maßregel der Schaffung von Reichspapiergeld überhaupt ist.

Ich hoffe, der Herr General-Postdirector kann mir über den beregten Punkt einige Auskunft geben. Im Uebrigen, meine Herren, hoffe ich, daß die Postverwaltung auf dem Wege, den sie beschritten hat, mit Erfolg fortschreiten wird, und daß auch die große und geniale Idee des Herrn General-Postdirectors, die Herbeiführung eines internationalen Porto's, recht bald verwirklicht werden möge. Meine Herren, bei den Maßnahmen und Vorgängen der Postverwaltung bemerken wir weniger, wie bei so vielen anderen wirthschaftlichen Fragen, die den Reichstag beschäftigt haben, daß unsere wirthschaftlichen Angelegenheiten leiden unter einer zu starken Rücksicht auf innere politische Verhältnisse. Wir haben diesen Einfluß der politischen Verhältnisse gefühlt bei verschiedenen Gelegenheiten, bei dem Münzgesetz, dem Tabackszollgesetz, bei dem Eisenbahngesetz und entschieden mächtiger im Reich, wie früher im Norddeutschen Bunde; nur der Postverwaltung ist es gelungen, sich überall über diese Rücksicht mit Erfolg hinwegzusetzen. Ich darf daher nicht zweifeln, daß der Reichstag auch in dritter Lesung die entschiedene Verbesserung unseres Postwesens, welche dieser Vertrag mit Italien uns bietet, einstimmig genehmigen wird.

Bevollmächtigter zum Bundesrath, General-Postdirector Stephan: Meine Herren! Wenn ich auch die Anfrage des geehrten Herrn Abgeordneten für Bremen für vollkommen motivirt erachte, indem er die Lücke bemerkt hat, die in dem Vertrage mit Italien in Bezug auf die Geldsendungen enthalten ist, so bin ich andererseits doch nicht in Verlegenheit wegen einer, wie ich hoffen darf, befriedigenden Antwort. Es ist unser Wunsch gewesen und war auch unsere Absicht bereits bei Abschluß des vorigen Vertrages mit Italien, die dorthin gerichteten declarirten

Geldversendungen zu erleichtern und zu dem Ende desfallsige Bestimmungen in den Vertrag aufzunehmen. Dieses Vorhaben ist aber gescheitert an dem Widerstande der Königlich Italienischen Postverwaltung, welche im Innern keine Fahrpost nach unserem Muster besitzt, wie es in den meisten Staaten des romanischen Systems der Fall ist. Deshalb hat von obigem Vorhaben Abstand genommen werden müssen. Wir werden aber allenfalls eine solche Bestimmung auch entbehren können, weil es nicht an anderen Mitteln und Wegen fehlt, Geldsendungen nach Italien zu vermitteln, einmal durch das bestehende Postanweisungsverfahren, dessen bereits gestern der Herr Abgeordnete für Stettin Erwähnung that, dann auch durch Wechsel und Anweisungen und selbst durch Banknoten und Staatspapiergeld, indem ja der recommandirte Brief dazu bei den obwaltenden Umständen hinlänglich das geeignete Mittel bietet.

Abgeordneter Valentin macht noch auf einen unerheblichen Fehler in der Redaction des Italienischen Textes von Art. 17, der von der Einbeziehung Luxemburgs in den Vertrag handelt, aufmerksam, den der General-Postdirector sofort als einen solchen anerkennt; worauf der Vertrag einschließlich der kleinen Correctur in dritter Lesung endgültig genehmigt wird.

---

30. Vorschlag zur Vereinfachung des Nachweises der abgesandten Werthsendungen.

Vom Postsecretair G. in L.

Bei der vor etwa anderthalb Jahren erfolgten Einführung der Bearbeitung der Gelder seitens der Eisenbahn-Postbüreaus ist von vorn herein von dem Copiren der Geldkarten abgesehen und an die Stelle der Copirbücher ein Journal getreten, in welchem auf der einen Seite sämmtliche eingegangene, auf der anderen Seite sämmtliche abgewiesene Geldbriefe und Werthpackete eingetragen werden. Nach Fertigung des letzten Kartenschlusses werden beide Seiten aufgerechnet und die Schlußsummen müssen übereinstimmen. Etwaige Differenzen, welche jedoch bei einiger Sorgfalt sehr leicht vermieden werden, lassen sich beim Zurückgehen auf die eingegangenen Geldkarten mit wenig Mühe aufklären.

Dies so einfache Verfahren, welches sich bei den Eisenbahn-Postbüreaus, soweit Einsender während seiner Beschäftigung im Fahrdienste beobachten konnte, als vollkommen ausreichend bewährt hat, dürfte zweckmäßig auch bei den Orts-Postanstalten eingeführt werden können. Bei diesen würde es sich insofern noch einfacher gestalten, als hier nur die Summen der Geldbriefe ꝛc. aus wenigen Zuschreibebüchern in das Journal aufzunehmen sind, während bei den Eisenbahn-Postbüreaus sämmtliche eingegangene Karten bei der Eintragung zu Grunde gelegt werden müssen.

Das neue Verfahren würde sich bei den Postanstalten etwa in folgender Weise gestalten:

Beim Antritt des Dienstes notirt der Abfertigungsbeamte zunächst die ihm von seinem Vorgänger zugeschriebenen Gelder unter »Zugang« im Journal. Sobald er von irgend einer Arbeitsstelle Zuschrift erhält und sich von der Richtigkeit derselben überzeugt hat, trägt er die Summe der erhaltenen Geldbriefe, recommandirten Briefe und Werthpackete, letztere getrennt nach Beutel- und Wagenstücken, ebenfalls unter »Zugang« im Journal ein. Auf die sofortige Eintragung beim Erhalten der Zuschrift muß besonderes Gewicht gelegt werden, theils weil gerade in diesem Augenblicke die Eintragung immer richtig erfolgen wird und theils weil dann in den meisten Fällen die Möglichkeit geboten ist, noch vor Abgang des Zuges oder der Post zu ermitteln, ob die zugegangenen Gelder sämmtlich abgewiesen sind. Sobald ein Kartenschluß oder eine Geldpost gefertigt ist, wird die Stückzahl der in denselben enthaltenen Briefe, nach Abzug der darunter befindlichen von der Postanstalt selbst gefertigten Geldposten unter »Abgang« mit Angabe des Bestimmungsorts und der Abgangszeit des Kartenschlusses oder der Geldpost im Journal notirt. Die zu den Geldposten gehörigen Werthpackete erscheinen erst bei Aufführung des Kartenschlusses auf das Eisenbahn-Postbüreau im Journal. Die zu den Werthpacketen gehörigen Begleitbriefe sind als Geldbriefe mitzuzählen und auch in den Zuschreibebüchern in die Summe der abgenommenen Geldbriefe mit aufzunehmen.

Nach Fertigung des letzten Kartenschlusses, wenn die Zeit erlaubt, auch probeweise vorher schon, werden beide Seiten des Journals aufgerechnet, nachdem zuvor in der Rubrik »Abgang« die etwa lagernden oder dem ablösenden Beamten zugeschriebenen Gelder eingetragen sind. Wenn die Schlußsummen nicht stimmen, so wird sofort auf Grund der Zuschreibebücher ermittelt werden können, nach welchem Orte ein Brief fehlt und zwar um so leichter, als der betreffende Beamte sich noch ziemlich genau der einzelnen Sendungen erinnern wird. Datum und Tageszeit, für welche der Abschluß gefertigt ist, muß in dem Journal angegeben sein, auch hat der betreffende Beamte den Abschluß zu unterschreiben.

Das probeweise ausgefüllte Formular, welches sich dem bei den Eisenbahn-Postbüreaus in Gebrauch befindlichen anschließt und auch wie dieses eine Rubrik für die zugegangenen und abgewiesenen ordinairen Beutelstücke enthält, wird zum Verständniß der Ansicht des Einsenders beitragen.

Das neue Verfahren hat gegenüber dem bisherigen Copiren der Geldkarten und der demnächstigen Geldrecherche zunächst den Vortheil, daß ein nicht unbedeutender Gewinn an Zeit, Arbeitskraft und auch an Material erzielt wird. Die Anzahl der Copirpressen ist seit der Einführung der summarischen Kartirung der ordinairen Packete und der vereinfachten Eintragungsweise der Gelder wesentlich eingeschränkt, und nur bei den bedeutenden Postanstalten sind dieselben noch in Gebrauch, so daß also an den weitaus meisten Orten die Copien mit der Feder hergestellt werden müssen. Bei den im Interesse des Publicums möglichst abgekürzten Schlußzeiten für die Annahme von Geldsendungen ist es dem einen Abfertigungsbeamten in vielen Fällen nicht möglich, die Copien selbst zu fertigen, sondern es muß hierzu noch ein besonderer Beamte herangezogen werden. Demnächst ist noch die Recherche zu machen, welche, wenn sie gewissenhaft ausgeführt wird, eine bedeutende Zeit absorbirt, so daß an vielen Orten zu dieser Arbeit besondere Dienststunden angesetzt werden müssen, bei einzelnen großen Postanstalten, wenn Einsender nicht irrt, sogar eigene Beamte dazu nöthig sind. Es kommt

noch hinzu, daß beim Copiren Irrthümer sehr leicht vorkommen oder eine Karte ganz zu copiren vergessen wird, Versehen, welche viele Anfragen bei anderen Postanstalten nach sich ziehen.

Alle diese Arbeiten würden in Zukunft durch das Journal erspart werden, da der Abfertigungsbeamte erstens zum Copiren keiner Aushülfe mehr bedarf und zweitens die Recherche ebenfalls unnöthig ist.

Auch die Ersparniß an Material wird nicht unbedeutend sein, da in Zukunft die Copirpressen nebst Copirpapier, sowie bei den Postanstalten ohne Presse die recht umfangreichen Copirbücher fortfallen werden.

Die Vortheile, welche die Einführung des neuen Verfahrens der Postverwaltung bieten würde, glaubt Einsender im Vorstehenden genügend klar gelegt zu haben.

Es erübrigt jetzt noch, zu untersuchen, ob durch die veränderte Manipulation dem Beamten dieselbe Sicherheit geboten wird, welche er bisher über die richtige Absendung der Gelder hatte. Einsender glaubt, obwohl dies auf den ersten Blick etwas gewagt erscheint, behaupten zu dürfen, daß das neue Verfahren diese Sicherheit noch erhöht.

Bei dem jetzigen Verfahren kann die Recherche in den meisten Fällen erst eine geraume Zeit nach Abgang der Posten angestellt werden, da namentlich bei den größeren Postanstalten die Zuschreibebücher gewöhnlich erst nach Schluß des Schalters für eine so lange Zeit, wie eine gewissenhafte Recherche erfordert, zur Disposition stehen. Es gehen also dadurch, im Fall wirklich eine Geldsendung fehlen sollte, gerade die für die Anstellung von Ermittelungen zur Wiedererlangung derselben wichtigsten Stunden verloren, ohne daß der Beamte von dem Fehlen der Sendung eine Ahnung hat.

Dieser die Sicherheit des Beamten sehr gefährdende Umstand kann bei der Einführung des neuen Verfahrens nicht eintreten, da in den meisten Fällen, wie schon oben erwähnt, bereits vor Abgang der Posten, jedenfalls unmittelbar nach ihrem Abgange das Fehlen einer Sendung entdeckt, beim Zurückgehen auf die Zuschreibebücher auch mit ziemlicher Sicherheit ermittelt werden kann, nach welchem Orte eine Sendung fehlt.

Die zur Wiedererlangung derselben nöthigen Maßregeln sind dann leichter zu treffen und werden mehr Erfolg haben, als wenn erst viele Stunden nach Abgang der Post vergangen sind.

Uebrigens dürfte es sich, um dem Beamten eine noch größere Sicherheit zu bieten, empfehlen, zu größeren Geldsendungen einen Rückschein, welcher bis auf Werthbetrag und Aufgabenummer vorgedruckt wäre, auszustellen und per Briefpost abzusenden. Derselbe würde, nachdem von der Bestimmungs-Postanstalt der Eingang der Sendung bescheinigt ist, zum Absendungsort zurückgelangen.

Zum Schluß möge noch erwähnt werden, daß bei Einführung des veränderten Verfahrens namentlich durch das Fortfallen des Copirens an vielen Orten die Schlußzeiten für die Annahme von Geldern noch verkürzt werden können, also auch dem Publicum ein Vortheil aus dieser Einrichtung erwachsen wird.

Der nachstehende Entwurf eines Formulars zum Journal möge dazu dienen, die vorstehenden Ausführungen zusammenzufassen und zu veranschaulichen:

Zugang						Abgang						
Recommandirte Briefe.	Geldbriefe.	Werthpackete. Beutelstücke.	Werthpackete. Wagenstücke.	Ordinaire Beutelstücke.	laut Zuschrift von:	laut Kartenschluß auf:	Abgangszeit.	Recommandirte Briefe.	Geldbriefe.	Werthpackete. Beutelstücke.	Werthpackete. Wagenstücke.	Ordinaire Beutelstücke.
					den 1. Januar 1873 von 8 bis 12 Uhr Vorm.							
4	.	.	.	.	lagernd	Geldpost N.	10 V.	.	7			
6	11	1	1	4	Decartirung	„ M.	10 V.	.	5			
2	6	1	1	.	Annahme A.	„ O.	10 V.	.	3			
7	8	.	.	2	Annahme B.	Eis. Post-Bür. 16 Hannover/Cassel	10 V.	13	4	2	1	5
19	25	2	2	6		„ Hannover/Geestemünde	11 V.	2	3	.	1	1
						„ 3 Hannover/Berlin	12 V.	2	3	.	.	.
						lagernd	.	2	.	.	.	.
								19	25	2	2	6
					Name des Beamten:							

31. Das Französische Postwesen.

Vom Feldpostsecretair Sch.

Gesetzgebung.

A. Vorrechte und Pflichten der Post.

Die gesetzliche Grundlage für die Ausübung des Französischen Postdienstes bildet hauptsächlich der Beschluß vom 27. Prairial IX (16. Juni 1801). Derselbe überträgt der Postverwaltung die alleinige Berechtigung zur Beförderung:

1) der im Staatsinteresse abgesandten Briefe mit einzelnen Ausnahmen;
2) der verschlossenen oder offenen Briefe und im Allgemeinen aller handschriftlichen Mittheilungen von Privatpersonen bis zum Gewichte von 2 Pfund einschließlich, mit Ausnahme der Expreßsendungen zwischen Privatpersonen, der Actenstücke über die bei einer Gerichtsbehörde stattgefundenen Verhandlungen, der Waarenfacturen, Frachtbriefe und derjenigen Correspondenz, die ein Transportunternehmer zur Ausübung seines Geschäftes durch das eigene Dienstpersonal auf der von ihm benutzten Route versendet;
3) aller Drucksachen, welche die Stelle eines Briefes vertreten und nicht über 2 Pfund schwer sind; sowie
4) sämmtlicher periodischen, politischen und nicht politischen Werke, falls sie nicht über 2 Pfund wiegen oder zu einem buchhändlerischen Packete gehören, welches dies Gewicht übersteigt.

Außer den vorgenannten Gegenständen, deren Versendung allein durch die Post erfolgen darf, befördert sie ohne ausschließliches Vorrecht hierzu

auf Grund des Reglements vom 10. October 1827:

1) Waarenproben, Visitenkarten, Bücher — letztere lose, brochirt oder gebunden — Kupferstiche, Lithographien und Autographien;
2) Urkunden und Werthpapiere aller Art unter Recommandation;
3) Werthgegenstände kleineren Umfanges, bezeichnet mit dem Namen »valeurs cotées«, deren Werth nicht weniger als 30 Frcs. und nicht mehr als 1000 Frcs. beträgt;
4) Mandate (Postanweisungen) ohne Begrenzung der Höhe der einzuzahlenden Beträge; ferner

nach Maßgabe des Gesetzes vom 4. Juni 1859:

5) Briefe mit Werthangabe bis zur Höhe von 2000 Frcs.

Die Vermittelung des Zeitungsverkehrs durch die Postverwaltung erstreckt sich nur auf die Abonnementsannahme für

das Gesetzblatt, den Gemeinde-Anzeiger und die Berichte der Beschlüsse des Cassationshofes in Paris.

B. Garantie.

Auf die Ersatzpflicht der Postverwaltung bei etwaigen Verlusten oder Entwendungen der ihr zur Beförderung anvertrauten Gegenstände finden die im Artikel 1382 des Code Napoléon festgesetzten allgemeinen Bestimmungen über den Umfang der Verbindlichkeit zum Schadenersatz keine Anwendung. Die von ihr zu leistende Garantie ist vielmehr, ähnlich wie in anderen Staaten, durch besondere Gesetze geregelt.

Sie ersetzt hiernach:

für den Verlust oder die Entwendung:

1) eines recommandirten Briefes 50 Frcs., Decr. vom 23. Juli 1793;
2) einer Werthsendung kleineren Umfangs (valeur cotée) den unter Zuziehung des Absenders von dem Vorsteher der Postanstalt festgesetzten Werthbetrag bis zum Maximum von 1000 Frcs., Gesetz vom 5. Nivose V;
3) eines Briefes mit Werthangabe, den declarirten Betrag bis zu 2000 Frcs., Gesetz vom 4. Juni 1859.
4) eines Mandats, den eingezahlten Betrag, Reglement vom 16. October 1827.

Die Ersatzverbindlichkeit ist jedoch ausgeschlossen:

a) bei recommandirten Briefen, die in einem Briefkasten vorgefunden und unter dienstlicher Recommandation abgesandt werden;
b) bei Briefen mit Werthangabe, welche dem Empfänger oder dessen Bevollmächtigten ausgehändigt und von diesen zurückgegeben sind;
c) bei allen portofreien recommandirten Sendungen, und endlich
d) in allen Fällen, wo der Verlust durch höhere Gewalt (force majeure) herbeigeführt ist.

Die Zahlung des Ersatzbetrages erfolgt im Allgemeinen an den Empfänger. Meldet sich dieser jedoch nicht innerhalb eines Monats, vom Tage des Verlustes der Sendung an gerechnet, so wird die gesetzliche Vergütung demjenigen gewährt, welcher die von ihm geschehene Auflieferung des verlorenen oder entwendeten Gegenstandes nachweist.

C. Strafbestimmungen.

Die zum Schutze der Postgerechtsame erlassenen gesetzlichen Bestimmungen vom 27. Prairial IX und 22. Juni 1854 belegen Zuwiderhandlungen gegen dieselben mit so hohen Strafen, daß sie als mit der Größe des Vergehens in keinem Verhältnisse stehend betrachtet werden müssen.

Es wird bestraft:

jede unbefugte Beförderung der unter A. 2, 3 und 4 angeführten Gegenstände, unter Beobachtung der daselbst gemachten Ausnahmen, mit einer Geldbuße von 150 — 300 Frcs.

Die Gerichte sind indeß befugt, diese Strafe nach Umständen bis auf 16 Frcs. zu ermäßigen, außerdem aber die öffentliche Bekanntmachung des Urtheils durch Anschlagezettel, welche die Zahl von 50 nicht übersteigen dürfen, zu verfügen. Gesetz vom 22. Juni 1854 Art. 22.

Im Rückfalle beträgt die Strafe mindestens 300 Frcs. und kann bis zu 3000 Frcs. erhöht werden. Ein solcher ist vorhanden, wenn der Contravenient innerhalb der seiner Verurtheilung vorangegangenen 3 Jahre bereits einmal wegen einer gleichen Defraudation verurtheilt worden ist. Mit denselben Strafen werden diejenigen belegt, welche in portofreie Sendungen den Staatsdienst nicht betreffende Mittheilungen verpacken — Decr. vom 24. August 1848, — oder den gegen ermäßigtes Porto beförderten Drucksachen oder Waarenproben, außer dem Datum und der Unterschrift irgendwelche schriftlichen Zusätze hinzufügen. (Gesetz vom 25. Juni 1856.)

Die Bestrafung in letzterem Falle tritt jedoch nicht ein:

1) Bei Circularen, denen nach ihrer Herstellung durch den Druck geschriebene oder gedruckte Worte oder Zahlen zugesetzt werden, die sich übereinstimmend in allen an einem Tage aufgelieferten Exemplaren befinden;
2) bei kaufmännischen Preiscouranten, in denen die Waarenpreise in der ad 1 bezeichneten Weise nachträglich hinzugefügt sind;
3) bei brochirten Büchern, welche auf dem Umschlage oder auf einem der Blätter eine handschriftliche Widmung enthalten;
4) bei den ersten Benachrichtigungen, kostenfreien Mahnzetteln und dienstlichen Anzeigen der Steuererheber der directen Steuern an die Zahlungspflichtigen ihres Bezirkes, welche diejenigen schriftlichen Angaben enthalten, die der Vordruck der benutzten Formulare gestattet.

   Ein Gleiches gilt auch bei den von Communalsteuererhebern oder denjenigen wohlthätiger Anstalten an die Steuerpflichtigen der Gemeinden oder Anstalten abgehenden dienstlichen Benachrichtigungen;
5) bei Waarenproben mit einer Fabrik- oder kaufmännischen Marke oder einer Etiquette, auf welchen die Nummer und der Preis schriftlich angegeben sind;

6) bei Visitenkarten, welche nur die mit der Feder hergestellte Angabe des Namens, Characters und Wohnorts des Absenders enthalten.

Den wissentlichen Gebrauch, den Verkauf oder versuchten Verkauf schon verwendeter Freimarken ahndet das Gesetz vom 16. October 1849 mit einer Strafe von 50—1000 Frcs.

Im Wiederholungsfalle tritt, außer der Erhöhung der Geldbuße, eine Gefängnißstrafe von 5 Tagen bis zu 1 Monat ein.

Das Nachmachen von Freimarken oder deren Inverkehrsetzen, ebenso die später erwähnte, in betrügerischer Absicht geschehene höhere Werthdeclaration bei Briefen mit Werthangabe gehören zu denjenigen unerlaubten Handlungen, welche den Bestimmungen des code pénal Artikel 142 §. 2 unterliegen.

Eine Geldstrafe von 50—500 Frcs. ist festgesetzt für das Einlegen
von Gold, Silber, Bijouterien oder anderen Werthgegenständen, Bankbillets, Zahlungsanweisungen, Zinscoupons oder sonstigen dem Inhaber zahlbaren Zinsquittungen in nicht recommandirte Briefe. Gesetz vom 4. Juni 1859 Artikel 9.

Mit Gefängniß von wenigstens 1 Monat bis zu 1 Jahr und einer Geldbuße von mindestens 16—500 Frcs. wird endlich noch bestraft:
wer in betrügerischer Absicht den Inhalt eines Briefes mit Werthangabe zu einem höheren als dem wirklichen Werthe declarirt. Gesetz vom 4. Juni 1859 Artikel 5.

Die Wahrung des Briefgeheimnisses hat das Gesetz vom 10. August 1790 gewährleistet.

Die Postverwaltung ist vorbehaltlich der Genehmigung des Ministers der Finanzen berechtigt, in allen Contraventionsfällen, soweit für deren Bestrafung nicht die Festsetzungen des Strafgesetzbuches gelten, ebenso in allen übrigen den Postdienst betreffenden streitigen Rechtssachen sowohl vor, als nach dem Erlaß des Urtheils ihre Beilegung zu verfügen (Verordnung vom 19. Februar 1843).

Verwaltung.

Der Postdienst wird im Namen und für Rechnung des Staates von einer besonderen Verwaltungsbehörde geleitet, welche unter der Bezeichnung »Generaldirection der Posten« eine der Generaldirectionen des Finanzministeriums bildet.

Ein Generaldirector und drei Administratoren, deren Ernennung auf Vorschlag des Finanzministers durch den Präsidenten der Republik erfolgt, fungiren als Verwaltungsrath der Post, welchem außerdem noch ein Büreauchef ohne berathende Stimme angehört.

Der Aufsichtsdienst ist für das ganze Staatsgebiet in 6 Bezirke getheilt. Jedem derselben steht ein Postinspector (inspecteur) vor, welcher seinen Wohnsitz innerhalb des ihm übertragenen Bezirkes hat. Seine Functionen bestehen in der Ueberwachung des gesammten Dienstes.

Die Verwaltung in den verschiedenen Departements leitet je eine Departements-Postdirection, welcher sämmtliche Postanstalten ihres Bezirkes untergeordnet sind.

Letztere zerfallen in:
Postbüreaus und
Briefsammlungen (distributions).

Die Postbüreaus werden alsdann, je nachdem bei ihnen mehrere Beamte oder nur einer fungiren, in

Postämter (bureaux composés) und
Postexpeditionen (bureaux simples)

getheilt.

Den Eisenbahnpostdienst besorgen theils Eisenbahn-Postbüreaus (bureaux ambulants), theils Conducteure (courriers). Erstere coursiren nur auf den großen Eisenbahnrouten, letztere begleiten die Eisenbahn-Posttransporte auf den weniger verkehrsreichen Bahnstrecken und besorgen ihren Dienst in einem von den Eisenbahnverwaltungen gestellten Coupé.

Sämmtliche Eisenbahnrouten Frankreichs sind zu diesem Zwecke in 8 Linien getheilt, welche in Sectionen zerfallen. Jede Section wird von einem oder mehreren ambulanten Büreaus befahren, die ihre Benennung nach den beiden äußersten Stationen ihrer Coursstrecke führen. Die verschiedenen Büreaus einer und derselben Section werden dann durch Hinzusetzung der Buchstaben A. B. C. u. s. w. von einander unterschieden. Coursiren auf einer Linie Eisenbahn-Postbüreaus täglich zweimal, so treten der Bezeichnung der Sectionen die Zahlen 1 und 2 hinzu.

Personalverhältnisse*).

a. Organisation.

Als Dienstpersonal bei den Departements-Postdirectionen fungiren:

Postdirectoren,
Regierungscommissarien,
Postcontroleure,
Regierungs-Untercommissarien,
Büreaubeamte (commis de Direction) und
Aufsichtsbeamte für die Orts- und Landbriefträger (brigadiers-facteurs)

mit folgenden Geschäften:

Die Postdirectoren sind Chefs des gesammten Dienstes innerhalb ihres Verwaltungsbezirkes und sämmtliche Postanstalten desselben ihnen untergeordnet.

Zu ihren Obliegenheiten gehört:

die Besorgung des Schriftwechsels mit der Generaldirection der Posten und derjenigen des Staatsrechnungswesens;
die Organisation des Postdienstes in ihrem Bezirke;
die Regelung der Personalverhältnisse der Beamten und Unterbeamten;
die Erledigung streitiger Sachen bei den Gerichten;
die Abnahme der von den Bezirks-Postanstalten monatlich gelegten Rechnungen, sowie
die Aufstellung der Monats- und Jahresrechnung für ihren Verwaltungsbereich.

Den Regierungscommissarien liegt die Bearbeitung der ihren Dienst speciell betreffenden Arbeiten auf. Die Postcontroleure und Untercom-

*) Auf die Personalverhältnisse der Französischen Postverwaltung wird in einer der nächsten Nummern des »Post-Archivs« ausführlicher eingegangen werden. Die Redaction

missarien haben an den Büreaugeschäften bei den Postdirectionen Theil zu nehmen, Amtseinführungen, Revisionen der Postanstalten und besondere Aufträge der Postdirectoren zu besorgen und müssen letzteren nach Erledigung ihrer Geschäfte mündlich hierüber Bericht erstatten.

Die Expeditions- und Rechnungsarbeiten bei den Postdirectionen werden von den Büreaubeamten besorgt.

Die Functionen der Aufsichtsbeamten für die Orts- und Landbriefträger gehen zur Genüge aus deren Benennung hervor.

Das Beamtenpersonal bei den Postbüreaus und Briefsammlungen (distributions) besteht aus:

Einnehmern (receveurs),
Expeditionsvorstehern (commis principaux),
expedirenden Beamten (commis ordinaires),
Supernumeraren (surnuméraires),
Distributeuren (distributeurs) und in gewissen Fällen aus
Briefsammlern (facteurs boîtiers),
nebst den erforderlichen Unterbeamten.

Die Einnehmer (receveurs) sind Vorsteher der Postämter (bureaux composés) und der Postexpeditionen (bureaux simples) und haben als solche die Verwaltung der ihnen anvertrauten Postanstalt zu leiten, sowie die Aufsicht über das nachgeordnete Beamtenpersonal daselbst zu führen. Die Vorsteher der Postanstalten am Sitze der Departements-Postdirectionen führen den Amtscharakter »Haupteinnehmer« (receveur principal). Den Einnehmern zur Seite stehen bei den wichtigeren Postämtern

die Expeditionsvorsteher (commis principaux),

deren Dienstgeschäfte im Wesentlichen mit denen übereinstimmen, welche diesen Beamten bei der Deutschen Reichs-Postverwaltung obliegen.

Den eigentlichen technischen Dienst versehen die expedirenden Beamten (commis ordinaires) und die Supernumerare (surnuméraires).

Die Benennung »Distributeure« (distributeurs) führen diejenigen Beamten, welchen lediglich die Verwaltung einer Briefsammlung (distribution) übertragen ist; während die Briefsammler (facteurs boîtiers) hauptsächlich die Leerung der Briefkasten innerhalb eines bestimmten Landbezirkes besorgen und nur in geeigneten Fällen zur gleichzeitigen Verwaltung einer Briefsammlung (distribution) herangezogen werden.

Der Dienst in den Eisenbahn-Postbüreaus (bureaux ambulants) wird unter Theilnahme und Aufsicht des Büreauvorstehers (chef de brigade) von den expedirenden Beamten und Unterbeamten wahrgenommen. Die obere Leitung und Beaufsichtigung geschieht durch

Liniendirectoren (directeurs de ligne) und
Liniencontroleure (contrôleurs de ligne).

Aber nicht nur die Eisenbahnzüge, sondern auch die für den Seepostdienst benutzten Schiffe der vom Staat subventionirten Transportgesellschaften werden von Postbeamten (agents embarqués) begleitet, welche die prompte Erfüllung der von den betreffenden Gesellschaften übernommenen Verbindlichkeiten zu überwachen haben. Außerdem sind in Marseille, Bordeaux, St. Nazaire, Havre,

Calais, Shanghai, Alexandrien und Constantinopel Regierungscommissarien stationirt, denen gleichfalls die Beaufsichtigung des überseeischen Postdienstes übertragen ist*).

b) Anstellung.

Die Anstellung der Beamten und Unterbeamten geschieht

durch den Präsidenten der Republik,
durch den Finanzminister,
durch den General-Postdirector,
durch die Präfecten.

Die Annahme der Postillone geschieht durch die Posthalter nach erfolgter Zustimmung der Postbehörde. Ebenso können sie dieselben zwar jederzeit aus ihrem Dienste entlassen; — die Eigenschaft als Postillon vermag ihnen jedoch nur die Postverwaltung zu nehmen.

Erwähnenswerth erscheinen noch die für die Beschäftigung von Frauen im Postdienste geltenden Vorschriften.

Nach denselben kann die Verwaltung

einer Postexpedition (bureau simple), sowie
einer Briefsammlung (distribution)

übertragen werden:

1) den hierzu befähigten Frauen, Töchtern und Schwestern pensionirter Staatsbeamten, welche mindestens 10 Jahre im Militair- oder Civilstaatsdienste beschäftigt gewesen sind, oder deren früheres Ausscheiden in Folge im Dienste erlittener Verwundungen oder Beschädigungen nothwendig geworden ist;
2) den für diese Stellungen geeigneten Frauen, Töchtern oder Schwestern der im activen Staatsdienste verstorbenen Beamten, sowie derjenigen Personen, welche ein sonstiges öffentliches Amt 10 Jahre unentgeltlich verwaltet haben; endlich
3) den Vorsteherinnen von Briefsammlungen, die wenigstens 3 Jahre in einer solchen Stelle fungirt haben und die Befähigung zur Verwaltung einer Postexpedition besitzen.

Die Uebertragung der Verwaltung einer Postexpedition an Frauen ist jedoch unzulässig, sobald das für diese Stelle ausgesetzte Gehalt den Betrag von 1000 Frcs. übersteigt.

Ebenso können Frauen niemals Vorsteherinnen von Postämtern oder solchen Postexpeditionen sein, die sich in dem Hauptorte eines Arrondissements oder in Städten befinden, wo eine Gerichtsbehörde erster Instanz oder ein Handelsgericht ihren Sitz haben.

Zur Verheirathung bedürfen sie der vorherigen Genehmigung der Departements-Postdirection und müssen ihre Ehemänner die Stellung eines Gehülfen bei der betreffenden Postanstalt übernehmen.

---

*) Ueber den Schiffspostdienst der Französischen Postverwaltung wolle man die ausführlichen Mittheilungen in Nr. 5 des »Postarchivs« vergleichen.

Die Red.

c) Cautionsverhältnisse.

Eine Dienstcaution und zwar in baarem Gelde haben nur die Vorsteher der Postanstalten zu stellen. Ihre Höhe ist nicht feststehend, sondern wird nach bestimmten Procentsätzen von der Gesammteinnahme berechnet, welche die ihnen zu übertragende Postanstalt in dem ihrer Anstellung daselbst vorhergehenden Jahre gehabt hat. Sie beträgt — bei einem Minimum von 500 Frcs. —:

10 pCt. der Jahreseinnahme bis zu 100,000 Frcs.,
5 » des weiteren Betrages über 100,000 Frcs. bis 500,000 Frcs.,
2 » des weiteren Betrages über 500,000 Frcs. bis 1 Million Frcs.,
1 » von dem diese Summe übersteigenden Betrag.

Eine Erhöhung oder Verminderung ist, so lange der Beamte dieselbe Dienststelle inne hat, nicht zulässig. Die Caution des Haupteinnehmers (receveur principal) im Departement der Seine zu Paris ist ausnahmsweise auf 75,000 Frcs. festgesetzt.

Außer diesen Beamten sind nur noch die Kassirer der Postbüreaus in Paris zur Cautionsstellung mit einem Betrage, welcher der dreitägigen wirklichen Einnahme ihres Büreaus gleichkommt, verpflichtet.

d) Uniform.

Die Postinspectoren, Postdirectoren und Postcontroleure, ebenso die Vorsteher der Postämter und die Expeditionsvorsteher (commis principaux) müssen die Dienstuniform ihres Ranges besitzen und dieselbe bei besonderen dienstlichen Veranlassungen anlegen. Zur Tragung einer solchen während des Dienstes sind nur die Aufsichtsbeamten für die Orts- und Landbriefträger (brigadiers facteurs) und allgemein sämmtliche bei den Postanstalten beschäftigten Unterbeamten und Postillone verbunden. Den Landbriefträgern ist gestattet, an Stelle der für Ortsbriefträger vorgeschriebenen Dienstkleidung eine blaue Blouse mit rothem Kragen anzulegen, die um den Leib durch einen schwarzen Ledergürtel mit Metallschloß zusammengehalten wird. Ebenso ist ihnen anstatt der Dienstmütze während des Sommers das Tragen eines Strohhutes erlaubt, an welchem sich vorne auf einem darum gelegten schwarzen Bande in weißer Schrift das Wort »Postes« befindet.

Eine besondere Dienstuniform für die Vorsteher der Postexpeditionen (bureaux simples) und Distributionen (distributions), ferner für die expedirenden Beamten (commis ordinaires und surnuméraires) besteht nicht. Diese Beamten besorgen ihre Dienstgeschäfte in Civilkleidung.

Ein Gleiches gilt auch hinsichtlich des oberen Personals der Eisenbahn-Postbüreaus (bureaux ambulants), jedoch mit der Beschränkung, daß während des Dienstes auf den Stationen eine Dienstmütze getragen werden muß.

Dienstlocale.

Die für den Postdienst erforderlichen Locale befinden sich theils in Gebäuden, welche dem Staate oder den Gemeinden gehören, theils werden sie durch Anmiethung von Räumen in Privathäusern beschafft.

In letzterem Falle geschieht dies durch die Vorsteher der Postanstalten, welchen die Postverwaltung eine entsprechende Miethsentschädigung zahlt.

Zu jeder Verlegung des Dienstlocals, Erneuerung des Contractes oder Abänderung dessen Festsetzungen ist die vorherige Genehmigung der Departements-Postdirection einzuholen.

Die benutzten Localitäten müssen, soweit als angänglich, in der verkehrsreichsten Gegend des Ortes liegen, gesund und hell sein und einen Ausgang nach der Straße haben. Unmittelbar vor dem Schalterfenster muß sich ein geeigneter, hinreichend großer Raum zum Aufenthalte für das Publicum befinden.

Bei den Postanstalten geringeren Geschäftsumfanges erfolgt dessen Herstellung in der Weise, daß von dem Dienstzimmer ein entsprechender Theil durch eine sogenannte Spanische Wand von wenigstens 1,80 Meter Höhe abgetrennt wird, in der alsdann ein oder mehrere Annahmefenster, sowie eine Thür zum Eintritt in das Expeditionslocal angebracht sind.

Bei jeder Postanstalt ist in dem zum Aufenthalte für das Publicum dienenden Raume eine Bekanntmachung ausgehängt, aus der zu ersehen sind:

- die Dauer der Dienststunden für den Verkehr mit dem Publicum,
- die Schlußzeiten für die Auflieferung der Sendungen zu den verschiedenen abgehenden Posten rc.,
- die Anzahl und der Beginn der Orts- und Landbriefbestellungen,
- die Zeit der Briefkastenleerungen und endlich
- die Namen der zum Landbestellbezirke der Postanstalt gehörigen Ortschaften.

Zur äußeren Bezeichnung des Postlocals dient ein an einer leicht sichtbaren Stelle der Außenseite des Hauses angebrachtes, schwarz gestrichenes Schild, auf dem sich bei sämmtlichen Postbüreaus und Briefsammlungen in weißer Farbe die Worte

»Poste aux lettres«

befinden.

Die Dienstschilder der auf den Bahnhöfen errichteten Postetablissements haben die Aufschrift:

»Service des Postes«.

Briefkasten.

Jeder Vorsteher hat auf eigene Kosten in der Außenwand des Posthauses, in einer Höhe von ungefähr 1,30 Meter, einen Briefkasten derartig anbringen zu lassen, daß dessen Leerung möglichst im Expeditionslocal selbst erfolgen kann. Außerdem müssen innerhalb des Ortes, wo die Postanstalt sich befindet, an dazu geeigneten Stellen Briefkasten angebracht sein. Dieselben sind aus Holz gearbeitet, in die Mauer des Gebäudes, an dem sie sich befinden, eingesetzt und zum Oeffnen von vorne eingerichtet.

Zu ihrer Bezeichnung dienen die auf der Vorderseite stehenden Worte

»Boîte aux lettres«

und darunter die Nummern und Stunden der Leerung.

Für die Landbriefbestellbezirke ist durch das Gesetz vom 3. Juni 1829 bestimmt worden, daß jede Ortschaft mit wenigstens Einem Briefkasten, welcher an dem Mairiegebäude (Schulzenhause) anzubringen ist, versehen sein muß.

Mit Genehmigung der Departements-Postdirection ist jedoch jeder Gemeinde die Anbringung von Hülfsbriefkasten gestattet, seien diese im Interesse sämmtlicher Einwohner oder eines Einzelnen.

Derartige Briefkasten werden den Interessenten von der Postverwaltung geliefert, welcher der Kostenbetrag hierfür zu erstatten ist.

Die Aufstellung, Unterhaltung, ebenso deren Erneuerung haben die Gemeinden oder Privatpersonen für eigene Rechnung besorgen zu lassen. Sterben letztere oder verlassen sie dauernd ihren bisherigen Wohnort, so wird der Briefkasten von der Postbehörde entfernt, falls nicht die Gemeinde zu dessen ferneren Unterhaltung sich bereit erklärt.

Die Anschaffung, Unterhaltung, sowie die Erneuerung aller nicht für Rechnung von Gemeinden oder Privatpersonen beschafften Briefkasten geschieht auf Kosten der Postverwaltung.

Die Renovirung des Farbeanstriches der Vorderseite wird bei den im Landbezirke aufgestellten Briefkasten meistens den Landbriefträgern gegen eine Vergütung von 10 Sgr. für jeden Briefkasten übertragen. Um denselben die Herstellung der Aufschrift

»Boîte aux lettres«

zu erleichtern, besitzt jede Departements-Postdirection eine hierzu geeignete Schablone, welche die Postanstalten auf Verlangen zur Benutzung überwiesen erhalten.

Außer an den vorgenannten Orten sind Briefkasten an den Eisenbahn-Postwagen, an den zu Posttransporten benutzten Coupés, sowie an den Postfuhrwerken auf Landstraßen angebracht.

Inventarien und Büreaumaterialien.

In Bezug auf die Anschaffung und Unterhaltung der Dienst-Inventariengegenstände weichen die von der Französischen Postverwaltung befolgten Grundsätze fast gänzlich von den bei der Deutschen Reichs-Postverwaltung geltenden Normen ab.

Während letztere bekanntlich sämmtliche Hauptinventarien für unmittelbare Rechnung der Verwaltung beschafft, geschieht dies bei der zuerst genannten nur hinsichtlich:

aller Stempel nebst den dazu gehörigen Typen und Einsatzkasten,
eines Gewichtssatzes von 200 Grammen mit entsprechenden Gewichten und den Estafettentaschen.

Außerdem erhalten die Postanstalten an Büchern und Kartenwerken:
die allgemeine Dienstinstruction,
das monatliche Amtsblatt,
die Circulare der obersten Postbehörde,
die Dienstinstructionen für die Unterbeamten,
ein Ortschaftsverzeichniß der Französischen und fremden Postanstalten,
den Tarif für Sendungen nach dem Auslande,
das Reglement vom 26. December 1866, sowie
eine Karte von Frankreich, welche die Hauptorte der Departements und Arrondissements nebst den bestehenden Eisenbahnverbindungen enthält.

Den Vorstehern dagegen liegt die Beschaffung und Instandhaltung folgender Gegenstände für eigene Rechnung ob:

1) einer gedruckten oder mit der Feder hergestellten Karte des zu der Postanstalt gehörigen Landbestellbezirkes;
2) der Waagen und Gewichte, mit Ausnahme des vorbemerkten Gewichtssatzes von 200 Grammen;
3) der Büreau-Uhr;
4) aller erforderlichen Tische, Stühle, Kassenbehältnisse, Aufsätze mit Fächern zum Sortiren der Briefe;
5) der Taschen zum Leeren der Briefkasten;
6) der Briefbeutel von Leinewand,
7) der Stempelkissen und endlich
8) sämmtlicher Nebeninventarien.

Die Postverwaltung zahlt diesen Beamten hierfür eine vorher festgesetzte Pauschalvergütung und übt durch die Aufsichtsorgane eine Controle darüber aus, ob diese Gegenstände in genügender Anzahl vorhanden sind und in guter, zweckmäßiger Beschaffenheit sich befinden.

Bei etwaigem Stellenwechsel kann der die Dienststelle übernehmende Beamte die von seinem Amtsvorgänger auf eigene Kosten beschafften Inventarien käuflich von diesem erwerben; eine Verpflichtung hierzu hat er jedoch nicht. Kommt ein gütliches Uebereinkommen zwischen Beiden nicht zu Stande, so stellt der die Uebergabe leitende Aufsichtsbeamte dem neu eintretenden Vorsteher die genannten Gegenstände für einen bestimmten Zeitraum zur Benutzung, nach dessen Ablauf sie anderweitig von ihm beschafft sein müssen.

Eine Ausnahme hiervon findet nur bei den auf den Bahnhöfen bestehenden Postetablissements (entrepots) insofern statt, als hier die Postverwaltung stets nicht nur für das Dienstlocal, sondern auch für die zu dessen Ausstattung erforderlichen Inventarien unmittelbar Sorge trägt.

Der Ankauf und die Verwendung des Heizungs- und Erleuchtungsmaterials, ebenso aller übrigen Büreaubedürfnisse geschieht überall für Rechnung und unter eigener Controle der Vorsteher gegen eine entsprechende Entschädigung aus der Postkasse.

Dienstbetrieb.

a) Dienststunden.

Die Festsetzung der Dienststunden für den Verkehr mit dem Publicum, der Zahl und Zeit der Orts- und Landbriefbestellungen, sowie Leerungen der Briefkasten, erfolgt nach Anhörung der Vorsteher der Postanstalten durch die vorgesetzte Departements-Postdirection.

Als Grundsatz hierbei gilt, daß sämmtliche Postämter (bureaux composés) täglich ununterbrochen 12 Stunden, jede Postexpedition (bureau simple) und Briefsammlung (distribution) aber an jedem Tage 10 Stunden, in denen während einer bestimmten Zeit Dienstschluß eintreten kann, für das Publicum geöffnet sein müssen.

Für die Monate November bis incl. Februar verringert sich diese Zeitdauer um täglich eine Stunde.

Bei keinem Postbüreau oder keiner Briefsammlung soll indeß der Dienst vor 7 Uhr Morgens beginnen oder nach 9 Uhr Abends endigen.

An Sonntagen sowie an den auf einen Wochentag fallenden Festtagen ist die Gesammtdauer um 4 Stunden verringert. Während welcher Zeit bei den Postanstalten der Verkehr in dieser Hinsicht ruht, wird in jedem einzelnen Falle nach den obwaltenden örtlichen Verhältnissen besonders bestimmt.

Für die Zahl der Orts- und Landbriefbestellungen an den vorgenannten Tagen entscheidet lediglich das Bedürfniß. Ueberall kommt jedoch die letzte Bestellung im Orte selbst in Wegfall.

Der an dem Dienstlocale befindliche Briefkasten muß spätestens eine Viertelstunde vor der Abfahrt oder dem Weitergange jeder Post geleert werden. Insofern bei einer Postanstalt in der Zeit von 10 Uhr Abends bis 6 Uhr Morgens (im Sommer 5 Uhr) Posten nicht abzulassen sind, hat die letzte Leerung täglich um 9 Uhr Abends stattzufinden.

Die Orts- und Landbriefträger haben, falls die Ankunft der Posttransporte dies zuläßt, im Sommer um 7 Uhr, im Winter um 7½ Uhr Morgens mit der Briefbestellung zu beginnen, und soll im Allgemeinen deren Abfertigung eine Stunde nach dem Eintreffen der Correspondenz erfolgen. Die letzte Briefbestellung im Orte muß spätestens im Winter um 7 Uhr, im Sommer um 8 Uhr Abends ihren Anfang nehmen.

b) Briefbestellung.

Zur Bestellung durch die Orts- und Landbriefträger gelangen, vorbehaltlich der später angeführten Ausnahme, sämmtliche eingegangenen

gewöhnlichen Briefpostgegenstände,
recommandirten Briefe, sowie
Briefe mit Werthangabe (valeurs cotées und valeurs déclarées),

letztere ohne Rücksicht auf die Höhe des angegebenen Werthes, der im Einzelnen 2000 Francs überhaupt nicht übersteigen darf.

Zur Aushändigung gewöhnlicher Briefe ꝛc. sollen die Briefträger sich nicht in die in den oberen Etagen der Häuser befindlichen Wohnungen der Adressaten begeben. Die Empfänger sind vielmehr verpflichtet, die für sie bestimmten gewöhnlichen Sendungen auf dem unteren Hausflure selbst oder durch ihre Angehörigen und Dienstboten in Empfang zu nehmen.

Die Ausführung dieser in Deutschland schwer anwendbaren Anordnung wird in Frankreich dadurch möglich, daß an der Hausthür fast jedes größeren Hauses Glockenzüge sich befinden, die nach allen Etagen führen. Auf die Abgabe recommandirter Briefe oder Werthgegenstände findet diese Vorschrift keine Anwendung. Zur Quittungsleistung über die zuletzt genannten Sendungen dient ein Bestellungsbuch in Octavformat, in welches dieselben von dem betreffenden Decartirungsbeamten eingetragen werden. Bei der Uebergabe der Gegenstände an den Adressaten legt der Briefträger diesem das Buch zugleich mit vor, welcher alsdann neben der bezüglichen Eintragung den Empfang durch Beisetzung seines Namens und des Datums anerkennt.

Nach gleichen Grundsätzen erfolgt auch die Landbriefbestellung. Zu erwähnen ist hierbei noch, daß die Landbriefträger verpflichtet sind, auf ihren Bestellungsgängen in jeder Stunde, einschließlich der zur Bestellung der Briefe c. nothwendigen Zeit, mindestens 4 Kilometer zurückzulegen.

Sämmtliche Orts- und Landbriefträger führen eine entsprechende Anzahl der verschiedenen Freimarken im Werthe von mindestens 5 Francs zum Verkaufe bei sich, wofür

jedem bei Postämtern fungirenden Stadtbriefträger jährlich 10 Francs,
allem übrigen Bestellungspersonal jährlich je 5 Francs aus der Postkasse
gewährt werden.

Als zur Bestellung ungeeignet werden angesehen:

diejenigen Waarenproben und Drucksachen, welche durch ihren Umfang oder durch ihr Gewicht die Bestellung durch die Briefträger unmöglich machen,

ferner

solche unfrankirte Briefe, auf deren Rückseite derartige geschriebene oder gedruckte Angaben enthalten, daß aus ihnen der Inhalt des Briefes hervorgeht.

In beiden Fällen erhalten die Empfänger durch die bestellenden Boten lediglich eine Benachrichtigung über den Eingang derartiger Gegenstände, wonächst ihnen die Abholung von der Postanstalt überlassen bleibt. Ist dies nach Ablauf von 24 Stunden nicht geschehen, so erfolgt eine nochmalige Aufforderung hierzu. Bleibt auch diese ohne Erfolg, so werden die Sendungen als unbestellbar behandelt.

Ebenso müssen am Schalterfenster in Empfang genommen werden:

alle mit poste restante bezeichneten Briefe, sowie die für Passagiere oder für die Mannschaft eines Schiffes bestimmten Postsendungen, dessen Ankunft in einem Hafen erwartet wird, oder das auf einem Flusse eine bestimmte Tour fährt.

c) Briefabholung.

Bestellt oder schon vor der allgemeinen Abtragung durch die Briefträger abgeholt werden kann:

die gesammte Dienst- und Privatcorrespondenz, letztere ausschließlich der recommandirten und Werthsendungen:

1) für die Präsidenten der Gerichtshöfe erster und zweiter Instanz,
2) für die General-Procuratoren und Procuratoren,
3) für die Unterpräfecten und Bürgermeister (maires),
4) für die General-Commandanten der Departements,
5) für die Commandeure der Gendarmerie,
6) für die Chefs detachirter Truppentheile,
7) für die Stadtcommandanten,
8) für die Militair-Intendanten und Unter-Intendanten,
9) für die Rendanten der Departements-Hauptkassen und Steuereinnehmer,
10) für die der Armee und Marine angehörigen Personen niederen Grades,

11) für die in Lazarethen, Gefängnissen oder anderen öffentlichen Anstalten befindlichen Individuen.

Bei den unter 10 und 11 Angeführten ist auch die Abholung recommandirter Briefe, ebenso von Gegenständen mit Werthangabe statthaft. Zu deren Aushändigung werden Quittungsbücher — ähnlich den in Deutschland für Militair-Privatsendungen gebräuchlichen — verwendet.

Sofern Corps-Commandeure, Divisions-Commandeure und Präfecten ihre Postsachen von der Postanstalt abholen lassen, müssen diese sogleich nach Ankunft der Posten an die hierzu beauftragten Personen ausgehändigt werden.

In Orten, wo die Vorsteher autorisirt sind, ausnahmsweise auch Privatpersonen die Befugniß zur Abholung zu ertheilen, steht solche alsdann auch sämmtlichen anderen, als den vorgenannten öffentlichen Behörden zu. Die Ausgabe derartiger Correspondenz darf indeß erst dann stattfinden, wenn die Briefträger das Büreau verlassen haben, um mit der Bestellung zu beginnen.

Behufs Abholung der Postsachen ist eine schriftliche Erklärung an die betreffende Postanstalt einzureichen, worin zugleich die betreffende Person bezeichnet werden muß, durch welche dies geschehen soll.

Postfuhrwesen.

Die Beförderung der Posten auf Land- und Wasserstraßen erfolgt allgemein durch Privatunternehmer gegen contractliche Verdingung der Leistungen. Die Gestellung einer Caution wird hierbei nur dann beansprucht, wenn der Umfang und die Wichtigkeit der zu befördernden Gegenstände dies nothwendig erscheinen lassen.

Dagegen haben die betreffenden Unternehmer bei allen Fahrposten, Reitposten oder Botenposten die erforderlichen Wagen, Felleisen oder Ledersäcke auf ihre Kosten zu beschaffen und zu unterhalten. Sämmtliche zu Posttransporten benutzte Wagen müssen auf Federn ruhen, mit einem Magazin oder einer Sitzlade zur Verpackung der Briefsäcke 2c. versehen sein und an der linken Seite des Bocksitzes einen Briefkasten haben.

Ihre Einrichtung muß überhaupt derartig sein, daß sie für die Sicherheit der damit zu versendenden Gegenstände, sowie für die erforderliche Schnelligkeit der Beförderung hinreichend Gewähr leisten.

Die Ausführung der contractlichen Bestimmungen unterliegt der Aufsicht der Postbehörde.

II. Kleine Mittheilungen.

Uebersicht

über den persönlichen Verkehr des Publicums mit den Deutschen Reichs-Postanstalten in Städten mit mehr als 50,000 Einwohnern im Jahre 1873 gegenüber dem Jahre 1872, auf Grund einer während der drei Tage vom 21. April 7 Uhr Morgens bis zum 24. April 7 Uhr Morgens stattgehabten Zählung der Personen, welche sich bei den Postanstalten Behufs des Postverkehrs präsentirt haben.

Name der Postanstalt.	Einwohnerzahl.	Durchschnittszahl der bei den Postanstalten verkehrenden Personen für einen Tag im Jahre 1873.	Prozent der Bevölkerung im Jahre 1873.	Nach der Ermittelung im Jahre 1872 Prozent.
Berlin, einschl. sämmtlicher Ortschaften in der Umgebung Berlins	849,221	42,270	5,0	4,8
Hamburg	240,251	10,142	4,2	4,1
Breslau	208,025	10,490	5,0	5,2
Dresden, einschl. Blasewitz	178,666	8,849	5,0	5,0
Cöln a. Rh.	129,233	6,417	5,0	5,2
Magdeburg, einschl. Sudenburg, Neustadt-Magdeburg und Buckau	114,552	5,104	4,4	5,0
Königsberg i. Pr.	112,123	5,488	4,9	5,8
Leipzig, ausschl. Connewitz rc.	106,925	9,856	9,2	11,1
Hannover mit Linden	104,248	4,884	4,7	4,0
Frankfurt a. M. mit Sachsenhausen	90,922	6,884	7,6	8,6
Danzig	89,121	6,383	7,2	6,9
Straßburg i. Els.	85,529	3,833	4,5	5,7
Bremen	82,950	4,159	5,0	5,4
Stettin, einschl. Grünhof, Neutorney und Pommerensdorf	76,149	4,990	6,6	7,5
Barmen, einschl. Rittershausen, Unter-Barmen, Wichlinghausen und Wuppersdorf	74,496	2,583	3,5	3,8
Aachen	74,238	2,358	3,2	3,4
Altona	74,131	1,333	1,8	1,9
Elberfeld	71,394	3,148	4,4	4,8
Düsseldorf	69,351	2,715	3,9	4,0
Chemnitz	68,229	3,269	4,8	5,0
Braunschweig	57,782	2,161	3,7	4,6
Crefeld	57,128	3,040	5,3	6,7
Posen	56,464	4,108	7,3	7,5
Mainz	53,918	1,935	3,6	—
Mülhausen i. Els.	52,825	1,379	2,6	2,8
Halle a. S.	52,639	2,775	5,3	5,3
Essen	51,526	2,492	4,8	3,5
Metz	51,388	1,359	2,6	2,9
Summa	3,333,424	164,404	4,9	5,2

Die Hausbriefkästen. Die von Dr. Hermann Grothe redigirte Allgemeine Deutsche polytechnische Zeitung macht über die Hausbriefkästen, welche noch immer nicht die wünschenswerthe Verbreitung gefunden haben, einige sehr richtige Bemerkungen, welche sich freilich weniger an die Postbeamten, als an das Publicum richten. Es wird darin gesagt:

In großen Städten ist kaum ein Amt beschwerlicher als das des Briefträgers. Die Beschwerlichkeit nimmt zu mit der wachsenden Bevölkerung, dem damit verbundenen Höherbau und der weitgetriebenen Zergliederung der Häuser. Es war daher von Seiten des Herrn General-Postdirectors Stephan mit Recht für Berlin ein Vorschlag zur Erleichterung des schweren Dienstes der Briefträger an das betheiligte Publicum gemacht, nämlich durch Einführung von Haus- resp. Wohnungsbriefkästen dem Briefträger das oft überaus langweilige und übertriebene Warten auf endliches Oeffnen zu ersparen, — wir sagen ein Vorschlag, denn bei dieser Angelegenheit muß Behörde und Publicum zusammenwirken, um dieselbe zu einem entsprechenden und befriedigenden Resultat gelangen zu lassen. Dieser zeitgemäße Vorschlag, so einfach und klar er an sich erscheint, hat dennoch die allerverschiedenste Auffassung erfahren. — Ein Theil des Publicums hat sehr erfreut diesen Vorschlag acceptirt und fühlt sich am allerwohlsten dabei (soweit die Mittheilungen an den Referenten reichen), weil er einfach von der Einsicht der Zweckmäßigkeit zur Ausführung und dem Versuche geschritten ist. Ein anderer Theil hat die Vorschläge hingelegt, hat gleichgültig die Sache vergessen und denkt heute gar nicht mehr an sie, sondern öffnet täglich mehrere Male die Thür und hat das Vergnügen, den Herrn Briefträger selbst zu sehen und ihm die Briefe eigenhändig abzunehmen. Das ist ja doch auch immer so gewesen! — Nun giebt es aber einen Theil des Publicums, der Bedenken gegen die neue Einrichtung hat, und zwar sind diese Bedenken so vielfacher Art, daß wir unmöglich sie hier alle betrachten können. Diejenigen, welche am Bau Interesse haben, die Architekten sowohl als die Hauswirthe, behaupten, die Sicherheit der Thür leide durch den Einschnitt in dieselbe, der entsprechend dem Briefkasten angebracht werde! Da müßte denn doch die Erfindungsgabe und Kenntniß der Techniker sehr gering sein, wenn sie den Mund des Briefkastens nicht so mit Flantschen und Schutzleisten versehen könnten (ohne ihn erheblich zu vertheuern), daß die Thür mindestens so sicher bleibe als zuvor. Sollte sich die heute übrigens ziemlich schlechte Construction der Thüren nicht für einen Briefkasten eignen, so begrüßen wir die Einführung des Briefkastens als ein Mittel, um endlich eine Remedur der unsicheren Zusammenfügung der Thüren zu schaffen. Wenn nun die Hauswirthe aus anderen Gründen die Anbringung des Briefkastens verweigern, so ist gegen diese hohe Gewalt des Eigensinns allerdings mit keinem Mittel etwas zu schaffen. — Aber nun höre man andere Bedenken: Man behauptet, daß man den Briefträger nicht mehr auf Pünktlichkeit controliren könne, daß derselbe stets behaupten werde, den Brief rechtzeitig in den Kasten gelegt zu haben u. s. w. Das geringste Nachdenken zeigt aber, daß alle solche Fälle jetzt auch vorkommen, ja jetzt häufig veranlaßt werden durch zögerndes Aufmachen der Thüren ꝛc. Fernere Bedenken richten sich gegen die Form und Construction der Briefkasten. Dem Einen ist natürlich das Blech zu schwach und er will den Kasten aus Holz; der Zweite will ihn aus Eisengußplatten, der Dritte wünscht die Vorderwand mit Glasscheibe, der Vierte pro-

testirt entschieden gegen die Glasscheibe und will kleine Löcher, der Fünfte kann nichts durch die Löcher sehen und wünscht gar keine Hinterwand u. s. f. Es ist erstaunlich, wie viel Bedenken erhoben werden und wie wenige ernste Abänderungsvorschläge statt dessen gemacht werden. Das Publicum sollte vielmehr einfach überlegen und fragen: 1) Ist die Anbringung von Briefkasten an den Wohnungen zweckmäßig? d. h. erleichternd für den Empfänger und den Bringer? Wir glauben, das wird die Mehrzahl der Interessirten zugeben. 2) Wie ist der Kasten zweckmäßig zu gestalten und anzubringen?

Das ist eine Frage der Bautechnik und ist nur allgemein zu beantworten, während die specielle Ausführung vielfach nach den Verhältnissen sich richten muß. Die Techniker haben die Aufgabe, den Kasten und die denselben tragende Thür so zu construiren, daß beide dem Zweck entsprechen und sicher sind. Aber eine gute Einrichtung deshalb bei Seite zu legen, weil zufällig Kleinigkeiten nicht passen, das ist unserer Zeit unwürdig! — Wir fassen die Angelegenheit so auf, daß die Technik untersuchen muß, wie die Kasten für bestehende Machwerke der Tischlerkunst angepaßt werden können und wie man in Zukunft unter Mitberücksichtigung dieses Zweckes die Thüren einrichte! (Wir haben die stille Ueberzeugung schon jetzt, daß Wesentliches an letzteren nicht geändert werden wird und daß das Anbringen der Briefkästen dennoch mit einem Male vortrefflich gehen wird.)

Post- und Telegraphenwesen in Oesterreich. Nach dem Finanzgesetz vom 11. April 1873 (für das Jahr 1873) weist das Handelsministerium für Post- und Telegraphenwesen in Ausgabe: Postgefälle 12,787,000 Fl., für Adaptirung des Postgebäudes in Prag 110,000 Fl., das in Brünn 110,000 Fl., für den Bau eines neuen Postgebäudes in Karlsbad 30,000 Fl., für Einführung der Ruralpost 30,000 Fl., für Telegraphenwesen (ordentliche und außerordentliche Ausgaben) 3,984,000 Fl., für den Bau eines neuen Telegraphenamts in Wien 220,000 Fl., für Einrichtung desselben 200,000 Fl., für die Adaptirung und den Bau von Telegraphengebäuden in Prag, Brünn und Karlsbad 100,000 Fl., zusammen 17,571,000 Fl.; in Einnahme: von der Post 15,752,000 Fl., von den Telegraphen, 3,570,000 Fl., zusammen 19,322,000 Fl., nach.

Briefgeheimniß unter Ehegatten in Frankreich. Bei dem Pariser Zuchtpolizeigerichte kam folgende Angelegenheit zur Verhandlung:

In Abwesenheit der Frau X. hatte sich der Briefträger mit einem für Letztere bestimmten recommandirten Briefe eingefunden. Der Ehemann verlangt den Brief, indem er sich darauf beruft, daß nach dem Gesetze eine Frau nicht ohne Zustimmung ihres Mannes unterzeichnen dürfe, in Wahrheit aber, weil er in den Besitz eines ihm bekannten sträflichen Briefwechsels kommen wollte, welcher zwischen seiner Frau und einem Vetter in der Provinz bestand. Der Vorstellungen des Herrn X. ungeachtet weigert sich der Briefträger, den fraglichen Brief auszuhändigen, indem er sich auf die bestimmten reglementarischen Vorschriften der Postverwaltung stützt. Herr X. wird wüthend, wirft sich auf den Boten und bemächtigt sich des Briefes. Dieser Thatsachen wegen erschien der Herr vor der elften Deputation, welche ihn freigesprochen hat, weil eine unter der Botmäßigkeit ihres

Ehemannes stehende Frau keinerlei Briefschaften ohne Vorwissen des Mannes empfangen darf und weil eine Verwaltung, unter dem Vorwande, ihren Reglements Genüge zu leisten, nicht in einen Hausstand eindringen kann, um sich zur Mittelsperson zwischen dem Liebhaber und der Frau zu machen.

Geldanweisungen zwischen England und Frankreich. Nach einer amtlichen Bekanntmachung können Geldanweisungen, welche bei dem General-Postamt in Paris zahlbar sind, vom 1. Mai an bei jedem Geldanweisungs-Büreau in England bezogen werden. Die Gebühr ist dieselbe, wie bei Geldanweisungen auf Belgien, Schweiz und die Niederlande, nämlich bei Summen nicht über 2 Pfd. Sterl. 9 Pence, von 2 bis 5 Pfd. 1 Shill. 6 Pence, von 5 bis 7 Pfd. 2 Shill. 3 Pence, von 5 bis 10 Pfd. (worüber hinaus keine Anweisung angenommen wird) 3 Shill. Desgleichen werden vom 1. Mai an Geldanweisungen auf Englische Geldanweisungs-Büreaus in Paris ausgegeben.

Die neuen Livingstone-Expeditionen. Die über Livingstone erhaltene Kunde hat zunächst die Absendung von zwei Englischen Expeditionen bewirkt, welche Afrika an der westlichen und an der östlichen Seite erforschen sollen.

Die »Livingstone-Congo-Expedition« unter der Leitung des Lieutenants Grandy soll den Congo oberhalb der Fälle desselben hinauffahren, um das große, von Livingstone entdeckte Seensystem zu erreichen, welches nach der jetzt fast allgemeinen Annahme das Quellgewässer des Congo, nicht das des Nils bildet. Diese Expedition ist beinahe gänzlich von J. Young aus Kelly, Livingstone's getreuem Freunde, ausgerüstet worden, welcher auch bereits die frühere Livingstone-Expedition ausgerüstet und geleitet hat, und nach welchem Livingstone auch die westliche Lualaba benannte.

Young sandte der Londoner Geographischen Gesellschaft zum Behufe der Expedition eine Anweisung von 2000 Pfd. St. Lieutenant Grandy, ein junger talentvoller Offizier der Englischen Marine, ist mit der Westküste Afrikas genau vertraut. Seitens der Portugiesischen Behörden ist aller Beistand zugesichert. Die Bootsmannschaft soll aus Kru von Sierra Leone bestehen.

Durch die Sendung des Sir Bartle Frere, Vicepräsidenten der Londoner Geographischen Gesellschaft, früheren Gouverneurs von Bombay, nach Zanzibar beabsichtigt die Englische Regierung die in der Thronrede bei dem Parlamentsschlusse gegebene Zusage zur Ausführung zu bringen, die Regierung wolle zur wirksameren Unterdrückung des Sclavenhandels an der Afrikanischen Ostküste Anstalt treffen. Sir Bartle Frere ist zu dem Behufe mit den Herrschern von Zanzibar und Muskat in Unterhandlung getreten.

Die Vertrautheit mit Orientalen, namentlich der lange Verkehr mit Zanzibar und Muskat, welchen Frere als Gouverneur von Bombay hatte, machen ihn in hohem Grade für dieses Geschäft geeignet. Die übrigen Mitglieder der Gesandtschaft sind: der ehrwürdige George F. Badger, ein ausgezeichneter Orientalist, welcher bei den früheren Unterhandlungen zwischen Zanzibar und Muskat mit Erfolg beschäftigt war, Major Evan Smith, welcher die Expedition nach Abyssinien mitmachte und so eben von einer diplomatischen Reise nach Persien zurückgekehrt

ist, Herr Charles Grey vom Indischen Amte, Herr Clement Hill vom Auswärtigen Amte, Herr Bartle Frere jun.

In der Erwartung, daß die Gelegenheit sich darbieten werde, directe Verbindungen mit Livingstone zu unterhalten, während die Mission sich in Zanzibar befindet, hat die Geographische Gesellschaft Herrn Bartle Frere, ihrem Vicepräsidenten, aus den zur Unterstützung Livingstone's bei ihr stehenden Fonds den Betrag von 1500 Pfund Sterling zur Verfügung gestellt, um Livingstone's weitere Forschungen zu fördern und seine Rückkehr nach der Küste zu erleichtern. Zu gleicher Zeit hat die Geographische Gesellschaft den Lieutenant V. Lovett Cameron im Anschlusse an Frere's Mission entsendet. Derselbe wird sich in Zanzibar bereit halten, Vorräthe ins Innere zu transportiren; dann will er die Frage bezüglich des Nilquellsees Victoria-Njansa, namentlich ob er aus einem einzelnen oder aus mehreren Seen bestehe, zur Entscheidung bringen, hierauf die Quellen der Flüsse Loanda und Rusisi untersuchen, welche, wie Livingstone und Stanley nun nachgewiesen haben, in den Tanganjika, nicht, wie früher vermuthet wurde, aus ihm fließen, schließlich den Albert-Njansa besuchen, und unsere Kunde von der allgemeinen geographischen Gestaltung jener Region zum Abschluß bringen durch Bestimmung der Ausdehnung des Südwestendes des Albert-Njansa. Dort wird er vermuthlich Baker's Flotille vorfinden. (Unsere Zeit.)

Die Bakersche Expedition. Nach Nachrichten aus Achaba vom 9. Nov. 1872, eingetroffen in Chartum am 22. Dec., waren dort 10 Boote mit Elfenbein aus Gondokoro eingetroffen, ohne jedoch weitere Kunde von Baker-Pascha mitzubringen. Sir Samuel Baker ging im Jahre 1871 mit 2000 Mann Truppen nach Kamrasi, wo er einen Kampf mit den Eingeborenen zu bestehen hatte, zog sich sodann nach Sorbiet-Fatukoro, 14 Tagemärsche von Gondokoro, zurück und wurde hier in neue Gefechte verwickelt. Die übrigen Truppen und das Gepäck waren in Gondokoro zurückgeblieben, weil man keine Lastträger bekommen konnte. Die drei Dampfer, welche an Baker nach den Seen abgesandt worden waren, hatten ihre Bestimmung noch nicht erreicht. Baker scheint auf ganz unerwartete Hindernisse gestoßen zu sein.

Eine Eisenbahn in Lappland. Herr Robert Schough zu Luleo (Luleå), Capitain im Königlich Schwedischen Ingenieurcorps, ein durch Ausführung bedeutender Wasser- und Landbauten bewährter Fachmann, hat den Plan gefaßt, die längst gehegte Idee einer Eisenbahn in Lappland in der Weise zu verwirklichen, daß diese die ganze Reihe der Lappländischen Hauptfundorte mit einander und mit dem Meere verbinden und so mit einem Schlag das wie ein Alp auf den Unternehmungsgeist drückende Hinderniß des Communicationsmangels beseitigen würde.

Capitain Schough hat sein Augenmerk zunächst auf die in dem oberen Tract des Torneflusses gelegenen Erzfundorte gerichtet, sowohl weil sie dem Meer zunächst liegen, als auch in Folge ihres unerschöpflichen Vorraths an gutem und reichhaltigem Eisenstein, und hat dort von der Regierung, welche das Unternehmen auf alle Weise unterstützt, im vorigen Sommer ein Areal von 21,600,000 Quadratfuß — für die Summe von 91 Riksdaler (8 Riksdaler = 3 Deutschen Tha-

lern) in seinen Besitz gebracht. Es umfaßt hauptsächlich, neben mehreren Kupfer- und Silbergruben, die Eisenberge Luossavara und Kirunavara, welche nach L. v. Buch ungeheure Schätze von Eisenerzbergen, aber wegen der mangelhaften Communication (ein 10 Meilen langer Landtransport mit Rennthieren und auf kleinen Lappenschlitten) bis jetzt unbenutzt geblieben sind. Hierbei ist jedoch zu bemerken, daß die ungeheuren Moore, welche ringsumher liegen, noch nicht auf den Torfgehalt untersucht sind, und im Falle sie anwendbares Brennmaterial lieferten, auch sehr bedeutende Wasserkräfte verwendbar wären. Einen Begriff von dem Erzreichthum Kirunavaras kann der Umstand geben, daß der von Erdbedeckung entblößte Theil des Erzganges 8400 Fuß Länge und 600 bis 1200 Fuß Breite hat, ohne zwischengehende Bergart, und daß er ungefähr 1000 Fuß über seine Umgebung aufragt. An der Nordseite des Berges, welche lothrecht ist, sieht man den Erzgang bis zum Fuße des Berges niedergehen und gegen die Tiefe sich ausbreiten, soweit die enorme Menge Erz, die sich vom Berge gelöst und um seinen Fuß gehäuft hat, das Nachforschen gestattet. Das Erz hält 65—72 pCt. schwefelfreies Eisen, doch mit geringen Spuren von Phosphor.

Eine halbe Schwedische Meile davon liegt Luossavara, dessen Erzreichthum eben so groß ist und von gänzlich gleicher Beschaffenheit, auch gleicher Lage, weshalb die Geologen beide Berge als Theile eines zusammenhängenden Eisenerzganges ansehen.

Die Eisen- und Kupfergruben Svappavaras liegen ungefähr 5 Meilen östlich von Kirunavara. Die Mitte dieses Berges besteht aus Eisenerz, das in einer Länge von 1200 Fuß und einer Breite von 125 Fuß unbedeckt zu Tage liegt. Seine Höhe über der umgebenden Ebene beträgt 250—300 Fuß. Zu beiden Seiten des Eisenerzes befinden sich mehrere parallele Kupfererzadern, aus Kupferoxydul und Kupferkies bestehend, welche bereits um 1600 mit einer jährlichen Ausbeute von ungefähr 3000 Ctr. Kupfer bearbeitet, aber wieder verlassen wurden, theils in Folge des Kapitalmangels und der unzureichenden Communicationsmittel, theils in Folge der Schwierigkeit, die Gruben vom Wasser zu befreien. Sie hatten zwar eine von einem Pferde getriebene Pumpe, aber da diese nicht ausreichte, ließ man den Betrieb eingehen. Das Eisenerz hält 60—65 pCt. und ist an der westlichen Kante mit Schwefel gemischt, aber auf anderen Stellen gutartig und reich eingesprengt mit Kalk.

Von andern Eisengruben in dem Tract, außer dem viel beschriebenen Gellivaraberg, ist zumeist Kurravara, Altavara, Ekströmsberg, Killingelinka zu erwähnen, die letztgenannte merkwürdig dadurch, daß das Erz reiner Magnet ist, mit positivem und negativem Pol. Von Kupfergruben sind in dem Tract 14 Stück bekannt geworden, von denen Ragisvara und Huornats wohl die vornehmsten sind.

Was nun die herzustellende Eisenbahn betrifft, so erwies die Untersuchung an Ort und Stelle Herrn Schough: daß die Schwierigkeiten, die sich der Anlage entgegenstellen, unerwartet gering, die Terrainverhältnisse ungewöhnlich günstig sich gestalten. Von Schonenfjord in Norwegen 68 Ruthen 20 Fuß n. Br. geht die Linie östlich nach dem Kupferwerk Schiangeli, und längs dem Eisenfluß (Rautajokki) bis Luossavara, von da an südlich und in fast gerader Linie zwischen der Kupfergrube von Huornats und der Eisengrube von Killingelinka bis Gellivara, von wo aus sie sich südöstlich den Moorfalten Gellivaras anschließt und dann dem weißen Fluß (Hwitån) folgt bis Raneo und zum Bottnischen Meerbusen. Diese

Bahn, welche an beiden Endpunkten auf vortreffliche Häfen stößt, wird ungefähr 40 Schwedische (59 Deutsche) Meilen lang und kann unter gewöhnlichen Verhältnissen für 16 Millionen Riksdaler gebaut werden. Die Spurweite wird zu $3\frac{1}{2}$ Fuß angenommen. Den Verkehr auf dieser Bahn kann man mit Sicherheit berechnen auf jährlich 4,800,000 Ctr. Erz von Luossavara zum Norwegischen Hafen 14 Meilen, als geringsten Absatz nach Norddeutschland, Frankreich, England, Belgien; auf 2,400,000 Ctr. Erz von Gellivara nach dem Bottnischen Busen 17 Meilen; 1,000,000 Ctr. Kupfererz 13 Meilen; 100,000 Ctr. Fische die ganze Bahn entlang; endlich Personen, sowie anderem Waarenhandel entsprechend 200,000 Ctr. 20 Meilen. Die Bahn soll dem Plan nach zehn Monate des Jahres thätig sein; doch würde im Fall des Bedarfs auch im Januar und Februar der Betrieb möglich sein.

Sollte indessen dieses Unternehmen für eine sofortige Verwirklichung sich zu groß erweisen, so würde man für den Anfang die Bahn vom Schonenfjord bis Luossavara bauen, 14 Meilen mit 5,600,000 Riksdaler Kosten, wodurch eine Ton (etwa 2000 Pfd.) Erz von 65 — 72 pCt. Eisengehalt in Englische Häfen für den Preis von 18 Sh. Engl. Münze geliefert werden kann. Da 50 pCt. haltiges Erz unter normalen Verhältnissen mit 18 Sh. per Tonne im Englischen Hafen bezahlt wird, so muß das Luossavara-Erz 23 Sh. erhalten, so daß per Ton 5 Sh. Gewinnst aufkommen. Von angesehenen Ingenieuren in London erhielt Capitain Schough die Versicherung, daß zum mindesten 200,000 Tons dort jährlich Absatz finden können, so daß das Unternehmen auch in dieser Form sich vortheilhaft erweisen muß.

Da die Eisenbahnen, mit deren Bau man in Schweden überhaupt erst seit 1851 begonnen hat, sich dort noch nicht einer allgemeinen Gunst und Betheiligung des Publicums wie bei uns erfreuen, auch die Kapitalien bekanntlich überhaupt in Schweden äußerst knapp sind, so ist Capitain Schough genöthigt, die Betheiligung entsprechender Kräfte in Berlin, Wien und London zu suchen, und wird er auch zur Wiener Ausstellung schon Proben der Lappländischen Erze liefern, welche jedoch erst im Juni dort anlangen können. (A. A. Z.)

Postwesen in Venezuela. Die über das Postwesen in den Vereinigten Staaten von Venezuela in Kraft stehenden Verfügungen sind, da die Ausgabe derselben erschöpft ist, in der amtlichen Zeitung vom 7. November v. J. wieder veröffentlicht worden. Sie bestehen in einem organischen Decret für die Postämter vom 20. Januar 1865 und einem Regulativ für dieselben. Das erstere enthält 7 Titel: über die Organisation des Postdepartements, die Pflichten des General-Administrators und des Controleurs, die Pflichten der Chef-Administratoren der Staaten, der Unter-Administratoren, die Pflichten der Conducteure und öffentlichen Beamten, allgemeine Bestimmungen und die Bestrafung von Vergehen gegen diese Bestimmungen. Die Organisation ist die folgende: In der Hauptstadt (Caracas) wird eine General-Postadministration errichtet, welche von dem Verkehrsministerium ressortirt und an deren Spitze ein Administrator und ein Controleur stehen. In den Hauptstädten der Staaten werden Haupt-Administrationen, in anderen Orten, wo es die National-Executive für nöthig hält, Unter-Administrationen errichtet. Die National-Executive ernennt die Administratoren, ...

ihre Unterbeamten mit Genehmigung der Executive. An der Spitze der Pflichten des Administrators und Controleurs steht: 1) Die Verwaltung des Departements in Gemäßheit der Verfügungen des gegenwärtigen Decrets und anderer Verordnungen der National-Executive zu führen, welche ihr natürlicher und unmittelbarer Vorgesetzter ist. 2) Zu veranlassen, daß die General-Rechnung der Einnahmen und Ausgaben des Departements nach Wirthschafts-Jahren, nach der Methode der doppelten Buchhaltung und dem Decimalsystem mittelst der monatlichen Rechnungen der Haupt-Administratoren aufgestellt werde. Ueber das Verhältniß des Administrators und Controleurs (interventór) zu einander bestimmt Art. 4, §. 17 unter h.: Wenn der Administrator und der Controleur über irgend eine Operation, welche ihre Verantwortlichkeit berührt, unter einander dissentiren, so wird das zur Ausführung gebracht, was der erste verfügt, und der Controleur ist nicht verantwortlich, wenn er protestirt und dem Executiv-Comité Mittheilung macht. Beide Beamte haben die Itinerarien für die Posten zu entwerfen, die Beamten zu beaufsichtigen, die Einkünfte und Cautionen zu verwalten u. s. w. In den Allgemeinen Bestimmungen (Titel VI.) erscheinen folgende von Interesse: Art. 9. Der General-Administrator, der Controleur und die Haupt- und Unter-Administratoren sind verantwortlich für die Gelder und anderen Werthe, welche sie verwalten, für die Unverletzlichkeit der Correspondenz und für Alles, was die Ordnung und Oeconomie der unter ihnen stehenden Aemter betrifft. Art. 10. Der General-Administrator und der Controleur stellen Caution zum Doppelten ihres Gehaltes. Dieselbe kann persönlich, durch Hypothek oder auf andere Weise gestellt werden, vorausgesetzt, daß der Rechnungshof, wo dieselbe deponirt wird, damit einverstanden ist. Auch die anderen Administratoren stellen das Doppelte ihres Gehaltes als Caution. Art. 20 bestimmt, daß die Amtsstunden der Postämter von 7—10 früh und von 12 bis 4 des Nachmittags sind. An den Tagen, wo überseeische Posten ankommen oder abgehen, bleiben die Postämter den ganzen Tag geöffnet. Nach Art. 21 sind die Angestellten der Post frei von Miliz- und Heerdienst. Die Vergehen, auf welche sich das Decret (in Art. 7) bezieht, scheiden sich in schwere, weniger schwere und leichte. Die schweren werden mit Geldstrafen nicht unter 50 Piaster und Gefängniß nicht unter 3 Monaten bestraft. Die Strafen für weniger schwere Vergehen übersteigen nicht 50 Piaster oder 15—30 Tage Gefängniß, die leichten werden mit der Hälfte dieser Strafen belegt. Schwere Vergehen sind: die Verletzung der Correspondenz; die Verheimlichung oder Beseitigung derselben; das Anhalten der Post in den für den Abgang bestimmten Stunden oder beim Passiren, durch die Obrigkeiten oder durch Gewalt; das gewaltsame Erbrechen der Felleisen, auch wenn damit keine Verletzung oder kein Verlust der Correspondenz verbunden ist; jeder Betrug oder Versuch eines Betruges in der Verwaltung der Gelder; jede Nachlässigkeit in der Rechnung der Einkünfte und in der Einlieferung der Etats; das freiwillige Imstichlassen der Felleisen durch die Conducteure, Beleidigungen gegen Vorgesetzte. Zu den weniger schweren Vergehen gehören: einfache Subordination und die Erhebung eines höheren Portos, als der Tarif gestattet.

Der Suez-Canal ist während des Monats März d. J. von 117 Schiffen zur Indischen Fahrt benutzt worden. Die Transitabgaben betrugen 2,230,000 Francs gegen 1,347,137 Francs im März 1872, und 889,758 Francs in dem-

selben Monat des Jahres 1871. Die Einnahme hat sich also beträchtlich gesteigert. Mehr und mehr drängt indessen die Tariffrage zu dem von den gewichtigsten Autoritäten vorausgesagten Schlußdrama des großen Lessepsschen Unternehmens zu einer Umwandlung des Canals einer Privatgesellschaft von Actionären in ein internationales Besitzthum der seefahrenden Völker unter völkerrechtlichen Garantien und staatlicher Verwaltung.

Die Sudanbahn. Die zahlreichen Cataracte, welche die Schifffahrt auf dem mittleren und oberen Nil behindern, bilden Barrieren, welche die fruchtbaren Gegenden von Ober-Aegypten von der civilisirten Welt abschneiden. Die Aegyptische Regierung hat aber schon seit langer Zeit danach gestrebt, diese Hindernisse zu überwinden. Im Jahre 1857 wurde schon eine Expedition organisirt, um einen Plan zur Ueberwindung dieser Hindernisse entwerfen zu können, aber man gelangte damals zu der Ansicht, daß die Kosten zu groß, also die Hindernisse so gut wie unüberwindlich seien. Im Jahre 1865 stellte aber der bekannte Ingenieur Hawkshaw neue Untersuchungen an, und zwar bei dem ersten Cataract. Er empfahl den Bau eines Schleusenkanals, womit der Cataract umgangen werden sollte; die Baukosten waren zu 250,000 Pfd. St. veranschlagt. Der dortige Felsboden ist aber so hart, daß dieser Kostenanschlag schwerlich ausgereicht haben würde. Im Jahre 1871 wurde der Ingenieur Fowler vom Khedive beauftragt, ein neues Project auszuarbeiten und er ließ zu diesem Zweck zunächst umfassende Terrainuntersuchungen anstellen. Um den ersten Cataract zu umgehen, wo bei Hochwasser 12½ Fuß und bei Niedrigwasser 15 Fuß Höhendifferenz zwischen den Wasserständen vorhanden sind, projectirte Fowler die Anlage einer geneigten Ebene von fast 2 Engl. Meilen Länge zum Transport der Schiffe, am rechten Ufer des Flusses. Diese geneigte Ebene soll unterhalb des Cataractes, zwischen der Insel Schayl und dem Ufer, beginnen und im Hafen von Shalall, nördlich der tempelberühmten Insel Philae, endigen. Die geneigte Ebene soll mehrere Schienenstränge enthalten, worauf die großen Wagen, welche zum Tragen der Schiffe bestimmt sind, laufen. Diese Wagen sollen vermittelst Drahtseile durch hydraulische Hochdruckmaschinen aufwärts gezogen werden, und zwar soll zu diesem Zweck durch Schiffsmühlenräder, welche durch den Cataract selbst getrieben werden, das erforderliche Druckwasser in ungeheure Accumulatoren am oberen Ende der geneigten Ebene hineingepumpt werden. Man gedenkt auf diese Weise die Schiffe mit 4 bis 7 Engl. Meilen Geschwindigkeit per Stunde auf der geneigten Ebene transportiren zu können.

Der zweite oder große Cataract des Nil, der weit oberhalb des ersten Cataractes liegt, ist so großartig und liegt in einer solchen Felswildniß, daß man ihn weder mit einem Schleusenkanal, noch mit einer geneigten Ebene umgehen kann; es muß daher der Fluß dort ganz verlassen werden und der Eisenbahntransport an die Stelle des Wassertransportes treten. Zwischen dem zweiten und sechsten Cataract beschreibt der Nil einen großen Bogen, und dort soll jetzt, im Allgemeinen dem Lauf des Stromes folgend, eine schmalspurige Eisenbahn von 3½ Fuß Spurweite erbaut werden. Der südliche Endpunkt dieser Bahn soll bei dem Dorf Metemmeh sein, dem gegenüber zahlreiche Kameelstraßen zusammentreffen. Etwa 100 Engl. Meilen unterhalb dieses Punktes liegt Berber, und etwa ebenso weit oberhalb liegt Khartum, letzteres am Zusammenfluß des Blauen und Weißen Nil

Zwischen Berber und Khartum wird die Schifffahrt auf dieser 200 Meilen langen Strecke des Nil nur während 2 Monate im Jahr durch Felsen, welche aber nicht bedeutend sind, und leicht gesprengt werden können, behindert.

Die Bahn soll nun von Metemmeh aus quer durch die Bahinda-Wüste auf 180 Engl. Meilen Entfernung nach Ambukol, welches wieder am Nil liegt, geführt werden und von dort ab dem Lauf des Stromes bis zum zweiten Cataract folgen. Kürzer würde der Weg sein, wenn die Bahn die große Nubische Wüste durchschnitte, aber sie müßte dann eine Höhe von etwa 1900 Fuß übersteigen und in der Wüste würden Flugsand und Wassermangel dem Eisenbahnbetrieb vermuthlich unüberwindliche Schwierigkeiten bereiten. Wie die Bahn jetzt projectirt ist, so soll dieselbe bei Wady Halfa, am rechten Ufer des Nil, beginnen, dann an derselben Seite des Stromes 160 Engl. Meilen aufwärts führen, bei Kohé mit einer Brücke den Strom überschreiten, durch eine Sehne einen 32 Meilen langen Bogen des Stromes abschneiden und sodann auf 183 Meilen Länge dem linken Ufer des Stromes bis Ambukol folgen. Die ganze Länge der Bahn von Metemmeh bis Wady-Halfa beträgt 550 Engl. Meilen, die größte zu ersteigende Höhe 393 Fuß. Die Terrainschwierigkeiten sind nicht bedeutend, es kommen nur einige kleine Felseinschnitte vor. Die stärksten Steigungen sind 1 : 50, der kleinste Curvenradius 500 Fuß. Die Nilüberbrückung bei Kohé wird zwar ein kostspieliges Bauwerk sein und man könnte auch allenfalls am linken Ufer des Nil entlang die Bahn von Kohé bis Wady-Halfa führen, aber man würde dort Verwehungen der Bahn durch den Flugsand zu befürchten haben.

Man rechnet darauf, daß diese Bahn nicht allein zur Verbindung von Sudan und Ober-Aegypten dienen, sondern auch nach Massawah am Rothen Meer ausgedehnt werden soll, um eine neue directe Route nach Ostindien herzustellen. Durch Benutzung der Bahn in Verbindung mit einer auf dem unteren Lauf des Nils einzurichtenden Dampfschifffahrt hofft man den Weg nach Ostindien im Vergleich zur Route über Suez um 3 Tage abkürzen zu können. Es ist bemerkenswerth, daß ein so bedeutender Ingenieur, wie Mr. Fowler, eine schmalspurige Bahn von $3\frac{1}{2}$ Fuß Spurweite im vorliegenden Fall für genügend hält, um den zu erwartenden bedeutenden Verkehr zu vermitteln. (Nach dem Engineering.)



Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Kaßler.

Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Deutsches Postarchiv.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 11. Berlin, Juni. 1873.

I. Actenstücke und Aufsätze.

32. Die Postwerthzeichen Württembergs.

(Aus einem Aufsatze des Königlich Württembergischen Postrevisors Klingler in Stuttgart.)

Die in Württemberg zur Francatur von Correspondenzen, Drucksachen, Waarenproben und Postanweisungen in Verwendung kommenden Francozeichen sind:

a) Brieffreimarken,
b) Brieffreicouverte,
c) gestempelte Postkarten (Correspondenzkarten),
d) gestempelte Postanweisungscouverte und Postanweisungscartons,
e) Streifbänder mit Werthstempel.

Das zur Anfertigung dieser Francozeichen benöthigte Papier wird von bewährten Württembergischen Papierfabriken bezogen; die Fertigung der Arbeitsstempel geschieht in der Königlichen Münze in Stuttgart; der Druck und das Durchritzen der Freimarken, das Schneiden der Cartons, das Bedrucken der Cartons mit Text und Werthstempel, das Bedrucken der Couvertstreifen mit der Perlschrift, der fertigen Couverte mit dem Werthstempel findet in Selbstregie (bei der der Druckmaterialienverwaltung für die Verkehrsanstalten unterstellten Regie-Druckerei) statt, wogegen das Schneiden der Couvertstreifen, das Falten der Papierausschnitte zu Couverten, das Stempeln der Couverte auf der Klappe (mit dem

Trockenstempel) und das Gummiren der Couverte und Freimarkenbogen, an einen Bediensteten der Druckmaterialverwaltung als Unternehmer vergeben ist, welchem im Postgebäude gegen mäßige Zinsen die zum Geschäfte nöthigen Räumlichkeiten und Dampfkräfte überlassen sind, und dessen ganzer Geschäftsbetrieb unter der Controle der Druckmaterialverwaltung für die Verkehrsanstalten, bz. der Postdirection, steht.

a. Brieffreimarken.

Die Begründung des Deutsch-Oesterreichischen Postvereins (6. April 1850) und der Uebergang der Thurn und Taxis'schen Lehnspost in Württemberg an den Staat (1. Juli 1851) hatten die Einführung der Brieffreimarken im Gefolge. Die Freimarken der I. Emission — 15. Oktober 1851 — wurden in gewöhnlichem schwarzem Buchdruck aus feinem, farbigem Postpapier in folgenden Sorten hergestellt: 1 Xr. chamois, 3 Xr. gelb, 6 Xr. grün, 9 Xr. rosa, Größe 22 mm. im Quadrat, ungepackt, ohne Seidenfaden und ohne Wasserzeichen. Die Urstempel wurden in Stahl gefertigt; diese enthielten in einem auf die Diagonale gestellten, mit Arabesken umgebenen Quadrate die Werthzahl. Dieser Stempel war von einem Rahmen gewöhnlicher Letternschrift eingefaßt. Die ganze Satzform wurde stereotypirt; der Druck wurde auf der gewöhnlichen Buchdruckerpresse unter ständiger Controle ausgeführt. Die in Zeichnung und Ausführung wenig auf der Höhe der Kunst gestandenen (am 31. December 1858 ungültig erklärten) Erstlingsfreimarken mußten nach kurzer Existenz den Freimarken II. Emission — 22. September 1857 — bz. der III. Emission vom 9. November 1859 weichen. Im Laufe des Jahres 1861 beschlossen die dem Deutsch-Oesterreichischen Postvereine angehörigen Postverwaltungen für die Marken gleicher Werthe in sämmtlichen Postgebieten auch dieselben Farben anzunehmen. Diesen Beschlüssen entsprechend zeigten sich als IV. Emission — 8. September 1862 — folgende Freimarken: 1 Xr. grün, 3 Xr. roth, 6 Xr. blau, 9 Xr. braun, 18 Xr. orangegelb. Wesentlich verschieden von den Francozeichen der vier vorhergehenden Emissionen sind die Freimarken der VI. Emission vom 27. November 1868 dadurch, daß bei ihnen der theure Reliefdruck (Anfertigungskosten pro 1000 Stück 23 Xr.) verlassen ist. Die Zeichnung der neuen Freimarken nahm sich diejenige der Freimarken des Norddeutschen Bundes zum Vorbilde: in einem Oblonge von 22 mm. Höhe und 19 mm. Breite befindet sich die den Werth der Marke bezeichnende, von einem Ovalringe mit der Inschrift »Württemberg« »Drei« (bz. Sieben) »Kreuzer« umgebene Zahl. Die Marke enthält keinen Seidenfaden und kein Wasserzeichen, ist geritzt und kam in 3 Werthen zur Ausgabe: 1 Xr. grün, 3 Xr. roth, 7 Xr. blau. Die Wert[illegible] dieser, sowie der VII. Emission — 3. Mai 1869 — 14 Xr. citronge[illegible] VIII. Emission — 30. November 1872 — 2 Xr. orangegelb; IX. Emission — 4. Januar 1873 — 9 Xr. braun bilden neben den noch nicht außer Cours erklärten Freimarken der Emission II.—V. die derzeit zur Francatur von Briefen &c. benutzt werdenden Freimarken. Die erste Arbeit, welche mit dem Papier vorgenommen wird, ist das Gummiren der Markenblätter (zu 60 Marken bestimmt, wofür dem Unternehmer 40 Xr. pro 100 Blätter bezahlt werden. Das dem Gummiren folgende Bedrucken der Markenblätter findet auf der Schnellpresse statt, welche pro Tag ca. 4500 Blätter (pro Stunde 500 Blätter) liefert. Im Etatsjahre 1871/72 (1. Juli 1871 — 30. Juni 1872) wurden angefertigt:

Freimarken à 1 Xr. 6,918,420 Stück, à 3 Xr. 4,048,020 Stück, à 7 Xr. 583,560 Stück, à 14 Xr. 0 (bedeutender Vorrath vom vorhergehenden Jahre). Zur Francatur von Briefen, deren Porto sich auf mehrere Gulden beläuft, sind als X. Emission — 24. December 1872 — Marken à 70 Xr. eingeführt worden. Eine neue Emission von Württembergischen Briefmarken steht in einiger Zeit bevor, die Bestimmung hierüber ist noch nicht definitiv getroffen.

b. Briefcouverts.

Im Jahre 1862 erklärte sich das Finanzministerium mit der Einführung der Freicouverts einverstanden und zwar wurde bestimmt, daß die Couverts zum Betrage der Werthstempel (ohne Anrechnung von Fabricationskosten) an das Publicum abzugeben seien. Als I. Emission — 8. September 1862 — erschienen Couverts zweierlei Formats — 147/114 und 147/82 mm. aus ganz weißem, stark satinirtem, etwas durchsichtigem Papiere, mit einem sogenannten Hexennest als Trockenstempel auf der Klappe (in zwei Varietäten), Werthstempel zu 3, 6, 9 Xr., in einem Achteck mit der Zahl in der Mitte und der Umschrift »Württemberg« oben und »Kreuzer« unten — in rosa, bz. blau, bz. braun (die zwei letzteren Farben hell oder dunkel) — bestehend, in der obern rechten Ecke, wo sich auch in doppelter Reihe die hellgrüne Perlschrift »Drei«, »Sechs«, »Neun« Kreuzer Postcouvert in lateinischen großen Buchstaben befand. Im Februar 1863 wurde beschlossen, die 3 Xr.-Couverte kleinsten Formats (Damencouverts) nicht mehr anfertigen zu lassen (da die Nachfrage nach denselben nur eine ganz geringe war), auch bezüglich des Trockenstempels auf der Klappe der Couverts und bezüglich der Farbe der Perlschrift Aenderungen vorzunehmen. In Ausführung dieser Beschlüsse ließ die Postverwaltung als III. Emission — 7. Mai 1865 — folgende noch jetzt in Verwendung stehende Couverts anfertigen:

Betrag des Werthstempels.	Farbe.	Papier.	Couvertgröße.	Perlschrift.	Trockenstempel.
1 Xr.	grün	bläulich, satinirt und undurchsichtig	129/79 mm.	violett, links	ad 3, 6, 9 Xr. bis Juli 1865 Arabeske (Hexennest) wie bei Emission II., später Posthorn mit Werthzahl ad 1 Xr. Posthorn mit Werthzahl.
3 »	roth	»	147/82 »	schwarz, rechts	
6 »	blau	»	147/82 »	gelb, rechts	
9 »	braun	»	147/82 »	grün, rechts	

Seit Ende 1867 werden Couverts à 6 und 9 Xr. nicht mehr angefertigt. Die erste Manipulation, welcher diese Couvertstreifen unterworfen werden, ist das Bedrucken derselben mit der Perlschrift. Diese Arbeit wird durch eine Arbeiterin vorgenommen. Das tägliche Erzeugniß der Maschine beläuft sich auf ca. 68,000 Stück Couverts à 3 Xr. oder 80,000 Stück Couverts à 1 Xr. Von der Perlmaschine gehen die Couvertstreifen an die Ausstoßmaschine über, von dieser werden die in Form auseinandergelegter Couverts geschnittenen Blätter an die Klappengummirapparate und von diesen an die Falzmaschine überwiesen. Das

Erzeugniß dieser Maschine, auf welcher die Couverts auch mit dem Trockenstempel auf der Klappe versehen und zusammengeklebt werden, sind die zum Stempeln fertig gestellten Brieffreicouverts. Jetzt erst werden die Couverts der ihnen den Character von Werthzeichen verleihenden Behandlung unterworfen: sie werden auf der Stempelmaschine mit den Werthstempeln in der obern rechten Ecke bedruckt. Die beiden Maschinen, welche a) entweder von einem Drucker und einer Arbeiterin oder b) von zwei Arbeiterinnen oder c) von einer Arbeiterin allein bedient werden, liefern jede ungefähr ad a. und b. 30,000 Stück pro Tag, ad c. bis 15,000 Stück pro Tag. Die letzte Hand wird an die Couverts durch das Zählen und Verpacken derselben gelegt. Die Gesammtherstellungskosten der Couverts belaufen sich auf 14 Xr. pro 100 Stück 1 Xr.-Couverts, 16 Xr. pro 100 Stück 3 Xr.-Couverts. Im Etatsjahr 1871/72 (1. Juli 1871 — 30. Juni 1872) wurden nicht weniger als 3,289,673 1 Xr.-Couverts und 8,827,191 3 Xr.-Couverts angefertigt. Die Mehrkosten der Postverwaltung für die Anfertigung dieser 12,116,864 Couverts über den Aufwand für die Herstellung der entsprechenden Quantitäten 1 und 3 Xr.-Marken belaufen sich auf 28,340 Fl., auf welchen Betrag die Postverwaltung durch die Abgabe der Couverts zu den Nominalpreisen (ohne Anrechnung der Anfertigungskosten) zu Gunsten des correspondirenden Publicums Verzicht leistet.

c. Gestempelte Postkarten (Correspondenzkarten).

Die I. Emission der Correspondenzkarten erfolgte durch Verfügung vom 5. Juli 1870. Es wurden Karten zu 1 Xr. und 3 Xr. ausgegeben. Als Papier zu denselben wurden besondere, dem speciellen Zwecke entsprechende Stoffe — Carton in lila Farbe — verwendet. Die auszeichnenden Merkmale dieser Correspondenzkarten sind: Größe 167/116 mm., schwarzer Textdruck auf farbigem Papier, Aufschrift: »Königl. Württembergisches Postgebiet« im Bogen, Stempel (derjenige der Couverts) in grün für 1 Xr., roth für 3 Xr., je oben rechts, auf der Adreßseite der Karten Bemerkungen in 6 Punkten über die Benutzung der Postkarten. Die Anfertigung der Correspondenzkarten geschah in Selbstregie der Verwaltung, der Druck der Karten erfolgte in Tagelohn auf der Schnellpresse, die Stempelung erfolgte abgesondert von dem Drucke. Anläßlich des Wegfalls der 3 Xr.-Correspondenzkarten wurde beschlossen, auch die seitherigen Correspondenzkarten à 1 Xr. zu ändern und eine ganz neue Serie »Postkarten« auszugeben. Als III. Emission — 23. September 1872 — erschienen demgemäß Postkarten zu 1 Xr. grün und 2 Xr. orange, je einfach und doppelt, aus ultramarinblauem, ganz besonders für diesen Zweck fabricirtem Papiere. Die Bemerkungen auf der Vorderseite der Correspondenzkarten über die Benutzung derselben sind hier in Wegfall gekommen, das seitherige unförmlich große Format ist durch das kleine (das Verwahren der Postkarten in Notizbüchern zulassende) Format von 141/88 mm., der seitherige schwarze Druck des Textes durch den grünen Druck für die 1 Xr.-Postkarten, den orangefarbenen für die 2 Xr.-Postkarten, der seitherige Couvertstempel durch den Stempel der 1 und 2 Xr.-Briefmarken ersetzt, die 1 Xr.-Postkarten tragen nunmehr die Aufschrift: »zum schriftlichen Verkehr im Rayon der Einkreuzer-Brieftaxe; zum Gebrauche als Drucksache auch außerhalb dieses Rayons«. Die Gesammtanfertigungskosten der Postkarten belaufen sich

derzeit bei denjenigen zu 1 Xr. einfach auf 13¾ Xr., 1 Xr. doppelt auf 27½ Xr., 2 Xr. einfach auf 13¾ Xr., 2 Xr. doppelt auf 27½ Xr. pro 100 Stück. Der Verbrauch von Postkarten im Jahr 1871/72 war ein äußerst unbedeutender, erst seit Ermäßigung der Gebühren von 3 Xr. auf 2 Xr. ist die Benutzung der Postkarten zu schriftlichen Mittheilungen eine lebhaftere geworden, der Verbrauch an Rückantwortskarten beider Sorten ist sehr gering.

d. Postanweisungscartons.

Emission — 24. December 1867. — Die Durchführung der Bestimmungen des Artikels 19 des Postvertrages zwischen Württemberg, dem Norddeutschen Bunde, Bayern und Baden vom 23. November 1867 brachte für Württemberg als weitere Postwerthzeichen: Postanweisungscartons zu 7 und 14 Xr. Bei einer Größe von 167/117 mm. entsprechen diese Cartons in der Fassung des Textes ganz den in den Instructionen zu dem oben erwähnten Vertrag und zu dem Vertrag zwischen Deutschland und der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie vom 7. Mai 1872 gegebenen Formularen. Der Schriftdruck ist grün auf chamois Cartonpapier. Die Werthstempel (Couvertstempel) befinden sich oben rechts und zwar in blau für 7 Xr., in violett für 14 Xr. (bis April 1868 an Stelle eines 14 Xr.-Stempels zwei 7 Xr.-Stempel neben einander). Die Gesammtherstellungskosten für 100 Stück Postanweisungscartons berechnen sich auf 17½ Xr.; angefertigt wurden im Rechnungsjahre 1871/72 98,624 Postanweisungscartons à 7 Xr. und 19,887 Stück à 14 Xr.

e. Streifbänder mit Werthstempel.

Emission — 21. December 1871. — Dieselben kamen nur in einem Werthe — zu 1 Xr. — in Ausgabe. Die Gesammtherstellungskosten pro 100 Bogen berechnen sich auf 1 Fl. 15 Xr. Die Zahl der im Jahre 1871/72 angefertigten Bogen beträgt 24,975.

---

33. Ost-Turkestan.

(Nach dem Reiseberichte des englischen Commissars Rob. Shaw.)

Unsere Nachrichten über die topographischen Verhältnisse von Ost-Turkestan waren bis in die neueste Zeit hinein sehr dürftig, da nur selten der Fuß eines Europäers diese Gegenden betreten hat. Die ersten Mittheilungen über dieselben brachte Marco Polo (geb. 1250) von seiner großen chinesischen Reise nach Europa zurück; seitdem war das Land östlich des Pamir-Plateaus und nördlich des Mustágh und Küen-Lüen-Gebirges fast völlig verschlossen, wenn wir von den Reisen der Jesuitenpaters Goës und Hallerstein (1760) absehen. Des ersten neueren Erforschers von Centralasien, des Russen Danibeg, erwähnt A. v. Humboldt (1815); später haben die Gebrüder Ad. und Rob. v. Schlagintweit den Kara-

korum-Paß und die Küen-Lüen-Kette überschritten, um Turkestan zu bereisen. Ad. v. Schlagintweit, der bis Kâshgar vorgedrungen war, fand bekanntlich dort am 28. August 1857 seinen Tod durch den Usbeken-Häuptling Wali Khan, welcher auf einem Raubzuge kurz vorher einen Theil Turkestans erobert hatte.

Von größerem Erfolge sind die in die neueste Zeit fallenden Reisen des britischen Commissairs in Ladâk, Robert Shaw, gewesen, welcher zu wiederholten Malen, zuerst in den Jahren 1868/69, sodann aber 1870 als Begleiter des britischen Gesandten Forsyth Ost-Turkestan durchreist und näher erforscht hat. Shaw hatte insbesondere Handelszwecke im Auge, indessen hat er das Land auch in geschichtlicher, ethnographischer, politischer und sozialer Beziehung zu erforschen gesucht, und hierüber in seinem Reiseberichte*) werthvolle Aufschlüsse gegeben.

Wir heben aus Mr. Shaws anziehenden Schilderungen Folgendes hervor:

Ein längerer Aufenthalt an den Nordgrenzen Indiens, namentlich im Kangrathale am Fuß des Himâlaya, hatte Shaw's Blick für die characteristischen Unterschiede in dem hindostanischen, chinesischen und türkischen Volkstypus geschärft, dessen Vertreter an jener Grenzscheide Hochasiens sich begegnen. Es entstand in ihm der Wunsch, die gewaltige Gebirgswand, welche Turkestan von Tibet trennt, zu überschreiten. Auf zahlreichen Jagdzügen mit dem Reisen in so unwirthlichen Gegenden vertraut geworden, ging Shaw im Herbst 1868 an die Ausführung dieses Planes und verließ in Begleitung von Arguns (tibetanisch-turkischen Mischlingen) als Dienern am 20. September 1868 zu Pferde Ladâk, um in nördlicher Richtung zum Kârakash-Fluß vorzudringen.

Aus dem Industhale über die kahlen, wasserlosen Plateaus des Distrikts Chang-Chenmo (14 — 15,000 Fuß hoch) aufsteigend, folgte er jenseits des Kangra der neuen directen Straße von Indien nach Turkestan, welche nicht so schwer passirbar ist, als der ältere Weg über den Karakorum-Paß. Die Reisenden waren in diesen Höhen bei einer Temperatur von 15° Kälte heftigen Winden ausgesetzt, gegen deren Eishauch namentlich Nachts kaum ein vorspringender Fels oder ein Bergabhang nothdürftigen Schutz gewährte. Zu Brennmaterial mußte die holzige Wurzel der Lavendelpflanze benutzt werden; als Ersatz für Wasser diente Schnee. Mitunter fehlten aber auch diese unentbehrlichen Bedürfnisse gänzlich. Fortwährend hatte Shaw Mühe, die Indolenz seiner hindostanischen Diener zu bekämpfen, sodann die Führer der zum Transport benutzten Yaks (tibetanischen Rinder) aufzusuchen und anzutreiben, für die Nacht aber geeignete Lagerplätze zu ermitteln. Endlich waren die unfruchtbaren Hochebenen Lingzi-Zang und die Kiesthäler Lak-Zung mit ihren Salzlachen und Eisseen, welche 16,000 Fuß über dem Meere liegen, überschritten; am 31. Oktober gelangte Shaw an die Ufer des damals nur leichtgefrorenen Kârakashflusses, jenseits dessen die Schneegipfel des hohen und steilen Gebirgszuges, welcher einen Theil des Küen-Lüen bildet, sichtbar wurden.

Auf dem Marsche durch das Thal abwärts gab es wieder Grasland; auch war die Temperatur dort etwas höher. Am 10. November erreichte Shaw das erste sogenannte Grenzfort von Turkestan, Shahidulla Khoja, am Flusse

*) Reise nach der hohen Tartarei, Yârkand und Kâshgar und Rückreise über den Karakorum-Paß, von R. Shaw. Aus dem Englischen von J. E. A. Martin. Jena, Hermann Costenoble. 1872.

Kârakash, und machte dort Bekanntschaft mit den ersten Turki-Soldaten, welche die Besatzung dieses sehr primitiven Forts bildeten. Die Offiziere der Truppe erklärten dem Reisenden, daß sie den Befehl hätten, ihn zu erwarten und als Ehrengast zurückzuhalten, bis die Erlaubniß des Königs zur Weiterreise ertheilt sein würde. Diese Erlaubniß traf erst nach vierzehntägigem Harren ein. Frohen Muthes zog Shaw nunmehr den Kârakash-Fluß hinab durch ein unfruchtbares, aus Felswänden gebildetes Thal und erreichte spät am Nachmittage des 25. November die Schlucht, die zu dem Sanju-Passe führt. Hier traf Shaw auf die ersten Kirghisen-Zelte (Akuis) von Filz, deren Einrichtung und Sauberkeit schon Marco Polo gelobt hat und dessen Angaben Shaw bestätigt. Nachts schlief er in einem Akui, nachdem man ihm vorher ein vortreffliches Mahl von Pferdefleisch nach tartarischer Sitte bereitet hatte. Am anderen Morgen erreichte Shaws Karawane den eilften Paß seit der Abreise von Ladâk, und Shaw hatte endlich die Genugthuung, von der Scheitelhöhe des Passes »jenseits eines Chaos von niedrigeren Bergrücken« in der Ferne die einem dämmernden Meere ähnlichen Ebenen Ost-Turkestans vor sich auftauchen zu sehen.

Das Heruntersteigen auf steilen Pfaden, anfangs durch Schnee und Eis, immer aber an jähen Abhängen, war sehr beschwerlich; erst am 28. November traf Shaw im Lager des vom Könige ihm entgegengesandten Yuzbashi (Bruders des Veziers) ein, der ihn freundlich empfing und ihn nach Yârkand zu geleiten versprach. Die Zusammenkunft mit diesem Würdenträger machte den Reisenden mit dem feierlichen, für den Abendländer höchst beschwerlichen Begrüßungsceremoniell der Turkis bekannt. Auch erhielt er nach Landessitte bei jedem Besuche ein Gewand zum Geschenk; Morgens und Abends brachte man ihm außerdem täglich ein »Dastar-khân«, ein Tuch, bedeckt mit Tellern voller Früchte, Zucker, Eier, Brod &c., — Beweise der großen Gastlichkeit, welche bei diesen Völkern nach uraltem Brauch geübt wird.

Auch im Uebrigen hatte Shaw sich guter Aufnahme zu erfreuen; die Straßen, welche der Zug passiren mußte, waren vorher ausgebessert worden (in Asien die größte Ehre, welche man einem Gastfreunde erweisen kann); ferner hatte man ihm und den Dienern vortreffliche Reitpferde gegeben. Anfangs führte der Weg über kahle Sandebenen, welche mit der großen »Takla Makân«, d. i. Wüste Gobi, in Verbindung stehen sollen, und die fruchtbaren Oasen waren selten; von Kargalik ab bis Yârkand aber durchzog Shaw ein gut angebautes Land voller Dörfer. Zahlreiche Bäume an den Wassergräben, welche bei der Seltenheit des Regens zur Bewässerung des Landes benutzt werden, gaben in Verbindung mit den Obstgärten in den Weilern der Landschaft einen europäischen Charakter. Die Städte sehen den indischen sehr ähnlich, außer daß die Gassen des Bazâr des Schattens wegen überdeckt sind. Die Kleidung der Bewohner zeugt von Wohlstand; sie ist gut und dauerhaft; man kennt nicht die unsaubere indische Sitte, sich bloße Tücher um den Leib zu werfen. Die Kuli-Klasse mit ihrem starren dummen Blick, die in Indien so sehr auffällt, ist nicht vorhanden; Jedermann sieht munter und intelligent aus. Die Stadtbewohner versammelten sich überall auf beiden Seiten des Weges und verbeugten sich, die Hände auf der Brust gekreuzt, vor dem »Gaste des Königs«, während der Yuzbashi mit einem fortwährend wiederholten »o aleikum as-salâm« den Grüßenden im Namen Shaws antwortete.

Ost-Turkestan entbehrt trotz seiner Entfernung von den Kulturstätten keines-

wegs gänzlich der gewerblichen und commerciellen Entwickelung *), wenn auch fortdauernde politische Umwälzungen die Herstellung gedeihlicher Zustände bisher verhindert haben.

Auf einen beträchtlichen Fortschritt in der Civilisation deutet z. B. die »Arabah« oder der Karren hin, dessen man sich zum Transport bedient. Es ist dies ein überdeckter Packwagen auf zwei sehr hohen Rädern mit Speichen, der von drei Pferden gezogen wird, von denen nur das eine in der Gabeldeichsel geht, die anderen aber vorn neben einander mit Strängen angespannt sind. Auch hierin fand Shaw Marco Polo's Wahrnehmungen bestätigt; Letzterer hatte die turkischen zweirädrigen Wagen ebenfalls gesehen und bemerkt in seinem Berichte, daß man in ihnen »unter einer schwarzen Filzdecke vom Regen unbelästigt fahren könne«. In Indien ruhen die Karren der Eingeborenen auf massiven runden Scheiben, und statt der raschen Pferde werden dort Ochsen angespannt, deren »Schwänze der träge Kuli dreht, um sich die Zeit zu vertreiben«.

Anfangs December traf Shaw mit seiner nach und nach durch Zuzug immer größer gewordenen Karawane in Yârkand**) ein und genoß auch hier der liebenswürdigsten Aufnahme und Gastfreundschaft, die er nicht genug zu rühmen weiß. Der Vezier des Reichs beschenkte ihn aufs reichste, drückte ihm die Freude der Turkis aus, einen Vertreter des britischen Volks bei sich zu sehen, das ein Freund und Verbündeter des Sultan-i-Rum (in Stambul), ihres religiösen Oberhauptes sei, und versprach, Shaw auch dem Könige vorzustellen, sobald dieser nach Kâshgar zurückgekehrt sein werde. Natürlich lag Shaw viel daran, den König selbst zu sprechen und die zweite Hauptstadt des Reichs, Kâshgar***), zu besuchen. Die Reise nach letzterem Orte, welche von Shaw im Januar 1869 ebenfalls in Begleitung des Yuzbashi ausgeführt wurde, bot weitere werthvolle Einblicke in die Kulturverhältnisse des Landes. Man traf auf dem Wege, der sich in nordwestlicher Richtung an der Seite des Kizil Yart-Gebirges hinzog, sogar zahlreiche Eisenhütten. Dieselben bestehen aus einem vier bis fünf Fuß hohen cylinderförmigen Bau mit einem Dache, das in der Mitte eine Oeffnung für den Rauch hat. Rings um den Bau sitzen sechs Knaben und Mädchen, die mit jeder Hand einen Blasebalg von Fell drücken. Durch eine Oeffnung sieht man die glühende Masse nebst einem Strom geschmolzenen Erzes, der langsam abwärts läuft. Am Ende einer zwei Fuß tiefen Grube zeigt sich die mit Ziegeln ausgemauerte Ofenthür, durch welche man das Metall täglich herausnimmt. Das Erz wird von einem Manne mit dem Hammer zerschlagen und zum Schornstein hineingeworfen; ein anderer Arbeiter führt durch dieselbe Oeffnung Holzkohle zu. In 24 Stunden werden aus 20 Châraks (à 16 Engl. Pfund) Erz und ebensoviel Holzkohle etwa 4 Châraks gutes feinkörniges Eisen gewonnen.

Kâshgar liegt in einer fruchtbaren Ebene und ist ebenso stark befestigt wie Yârkand, aber kleiner als letzteres. Der Zug Shaw's passirte drei Thore, an denen frühere chinesische, jetzt bekehrte Soldaten mit großen »Taifurs« (Musketen) Wache hielten; Shaw erhielt durch Beamte des Königs ein Haus zur Wohnung an-

*) Seit dem 22. Juli 1872 hat Ost-Turkestan durch Abschließung eines Handelsvertrages mit Rußland auch den Russischen Karawanen der Weg bis Kâshgar geöffnet.

**) 38° 22′ N. B. 77° 29′ Oestl. L. v. Gr. Yârkand soll nach Williams 200,000 Einw. haben.

***) 39° 20′ N. B. 76° 11′ Oestl. L. v. Gr. Kâshgar soll nach Hayward etwa 70,000 Einw. haben.

gewiesen. Den Besuch bei dem Könige, eine der interessantesten Episoden der Reise, schildert Shaw wie folgt:

»Heute Morgen wurden bei guter Zeit alle meine Geschenke für den König auf Präsentirtellern zurechtgelegt; gegen 9 Uhr kamen verschiedene Fremdenführer, um mich abzuholen. Meine Begleiter waren der Yuzbashi, ferner ein Beamter des Königs »der Mahrambashi«, und gegen 40 Mann, welche meinen »Nazar« (Gaben) trugen. Von meiner Thür bis zum Eingange des Königlichen Palasts, eine engl. Viertelmeile weit, hatte man in dem Gedränge der Menschen, deren glänzende Gewänder von mannigfaltigen Farben den Effect eines lebendigen Kaleidoskops machten, eine breite Gasse gebildet. Nachdem wir in das Thor eingetreten waren, zogen wir durch mehrere große Vierecke, an deren Seiten brillant gekleidete Wachen, immer eine Reihe über der anderen, alle aber in feierlicher Stille, saßen, so daß es schien, als gehörten sie zu der Architectur der ziemlich niedrigen Gebäude, deren Ansehen dadurch wesentlich gehoben wurde. Ganze Reihen dieser Leute hatten seidene Kleider an, Viele schienen ihrer prachtvollen Ausstattung nach einen hohen Rang zu bekleiden. Unter die Masse waren Leute verschiedener Stämme und mit fremdartigen Waffen gemischt. Hier sah ich zum ersten Male Soldaten mit Bogen und Köchern voller Pfeile; es waren Kalmâks. Das Ganze machte einen merkwürdigen und ungewöhnlichen Eindruck. Die große Zahl, die feierliche Stille, die prachtvolle Färbung gaben dieser aus Tausenden bestehenden Versammlung den Anschein, als gehöre sie nicht der Wirklichkeit an.«

Der König empfing Shaw sehr freundlich, erkundigte sich nach den Erlebnissen auf der Reise, sowie nach der Heimath Shaws, und war erstaunt zu hören, daß die »Malika Sahib« (Königin von England) noch größer sei, als der »Lord Sahib« (Vicekönig von Indien), der doch viel größer sei, als er, der »Atalik-Ghâzi«*)« Als Zeichen der Freundschaft krümmte der König seine beiden Zeigefinger zusammen und entgegnete auf Shaw's Entschuldigung, daß er so schlecht Persisch verstehe: »Zwischen Ihnen und mir bedarf es keiner dritten Person, Freundschaft braucht keinen Dolmetscher«. Schwieriger war die Erlaubniß zum Besuch der Stadt Kâshgar zu erlangen; ebensowenig durften die Pathâns, Offiziere und Soldaten des Königs, oder andere Personen Shaw in seinem Hause aufsuchen.

Uralte morgenländische Sitten herrschen noch in Ost-Turkestan. Der König sitzt am Thore der Stadt zu Gericht; dort werden auch gewöhnlich sogleich die Strafurtheile vollzogen; Hinrichtungen kommen nicht selten vor, schon bei Diebstählen wird bisweilen die Todesstrafe verhängt.

Wie bei allen auf niedriger Kulturstufe befindlichen Völkern war bei den Turkis das Beschenken unerläßlich; damit begann und endigte jeder Besuch. Die Großen des Reichs überbringen dem Könige bei jeder Audienz werthvolle Geschenke, u. a. sandte der Beg von Khoten (südöstlich von Yârkand) dem Könige 70 Kameel-Lasten Geschenke, außerdem 37 Pferde und 14 Kameele.

Auffällig ist es, daß der König Mr. Shaw ungewöhnlich lange in Kâshgar zurückhielt. Der Letztere schloß hieraus, daß der König ihn dem Volke gegenüber aus politischen Rücksichten für einen britischen Gesandten ausgegeben hatte, eine

*) Dieser Titel bedeutet: »Führer der Kämpen des Glaubens und ist Muhammed Jakub von dem Sultan in Konstantinopel als Anerkennung für seine Verdienste bei Vertreibung der Chinesen gegeben worden.

Annahme, welche viel Wahrscheinlichkeit für sich hat; denn es mußte dem Könige daran liegen, aus dem Erscheinen eines Engländers in Kâshgar, namentlich den Russen gegenüber, politisches Kapital zu schlagen. Die Gesandtenqualität aber erhöhte offenbar die Bedeutung dieses Zwischenfalls. Man sieht hieraus, daß der König die Lage seines Landes zwischen den beiden mächtigen Rivalen sehr wohl zu würdigen versteht.

Der König Mohammed Jakub, vom Stamme der Usbeken-Tartaren, ist ein bedeutendes kriegerisches Talent. Ursprünglich als Oberbefehlshaber im Dienste der früheren, von den Chinesen vertriebenen Regentenfamilie Turkestans, warf er sich nach Besiegung der Chinesen zum Alleinherrscher Turkestans auf. Khoten, Aksu und Kutscha brachte er unter seine Botmäßigkeit; sodann legte er bei der Stadt Artash an dem Passe des nördlich von Kâshgar belegenen Kashkâl- (Thian-Schan) Gebirges ein Fort (Mustâgh-Tashkurgan, d. i. Eisberg-Fort von Stein) an, welches den Zugang von den Ebenen Issik-küls und Almati's, den Standorten der Russischen Truppen, zum Gebirge beherrscht. Nachdem er sich so vor einer russischen Invasion zu schützen gesucht hatte, besiegte er in kurzer Zeit die an der Ostgrenze gegen China wohnenden Tungânen und vollendete endlich (1870) sein Werk durch die Einnahme der Festung Turfan. Die Begründung eines selbstständigen turkestanischen Reichs hat in den neuesten Phasen der centralasiatischen Frage eine erhöhte politische Bedeutung erlangt.

Shaws Aufenthalt in Kâshgar, wo es ihm an nichts fehlte, als an der Erlaubniß zum Ausgehen, dauerte bis zum 9. April 1869; alsdann durfte er, nachdem ihn der König mit Gunstbezeigungen und Geschenken überhäuft hatte, den Rückweg über Yârkand antreten. Die Reise ging durch die fruchtbaren Landstriche von Otanchi, Poskyam, Karpalik und Bora, wo überall Getreide, Mais, Obst und Melonen in Fülle wuchsen, bis zum Sanju-Passe; von dort schlug Shaw einen anderen, weit beschwerlicheren und gefahrvolleren Weg nach dem Britisch-Indischen Gebiet über den Karakorum-Paß ein, um auch den Character dieses 18,000 Fuß über dem Meere belegenen Gebirgsrückens kennen zu lernen, der die Wasserscheide zwischen dem Stromgebiete des indischen Oceans und den östlich nach China hin auslaufenden Gewässern Turkestans bildet. Die Schilderung dieses Ueberganges, welcher durch die geringe Luftdichtigkeit und den Grasmangel auf so bedeutender Höhe, sodann aber durch die Unwegsamkeit der Gletscher, Eislager und Schneefelder zu dem beschwerlichsten Theil der ganzen Reise wurde, hat nur ein persönliches Interesse. Es genügt deshalb, zu bemerken, daß Mr. Shaw nach Ueberwindung mannigfacher Gefahren über den 17,972 Fuß hohen Sasser Paß in das Thal des Shayok-Indus gelangte und bald darauf wohlbehalten in Leh wieder eintraf.

---

34. Die Inselwelt des Großen Oceans.

Von dem Geheimen expedirenden Secretair Herrn Hoepfner.

Der Große Ocean, welcher fast den dritten Theil der ganzen Erdoberfläche einnimmt, ist erst in unserem Jahrhunderte in die Wellenschläge des Handelsgetriebes hineingezogen worden. Jetzt steht derselbe an Wichtigkeit kaum mehr hinter

dem Atlantischen und Indischen Meere zurück. Zahlreiche Schiffe aller Nationen durchfurchen das ungeheure Wasserbecken und finden auf den in demselben zerstreut liegenden Eilanden Halt- und Ruhepunkte. Diese Inseln — wenngleich noch in den Anfängen der Entwickelung — weisen doch schon einen colossalen Aufschwung auf und haben bei ihrem Reichthum an werthvollen, zur Ausfuhr geeigneten Erzeugnissen eine große Zukunft zu erwarten. Liegt doch ihr Schicksal gegenwärtig in der Hand des weißen und namentlich des germanischen Elements, während die eingeborenen Naturvölker der Inselgruppen theilweise dem Aussterben nahe sind.

Ein anziehendes Bild von dem Leben und den Sitten dieser Naturvölker wird uns in »Ozeanien, die Inseln der Südsee; von Fr. Christmann und Rich. Oberländer«*) entrollt, dem ersten umfassenden Werke dieser Art in der Deutschen Literatur. Bei dem folgenden Abriß der politischen, wirthschaftlichen und Verkehrsverhältnisse der wichtigsten Inseln des Stillen Meeres hat dieses Werk neben einer Fülle zerstreuten Materials Benutzung gefunden.

Bekanntlich hat man die Inselgruppen des Großen Oceans wieder zu größeren Ganzen vereinigt und dabei die Verschiedenheiten zwischen den die Gruppen bewohnenden Volksstämmen zu Grunde gelegt; solcher Hauptabtheilungen werden vier unterschieden: Neuseeland, die einzige nicht in der Tropenzone liegende Inselgruppe, die jetzt überwiegend Engländer zu Einwohnern hat; Melanesien, die westlichen Inseln, welche der dunkelfarbige Menschenstamm bewohnt; Polynesien, die Heimath einer lichtbraunen, den Malayen nahestehenden Bevölkerung, und Mikronesien, die nordwestlichen Inselgruppen, deren Bewohner den Polynesiern ähnlich sind und von diesen nur in der Sprache, dem Charakter und der Lebensweise abweichen.

I. Neu-Seeland.

Mitten im südlichen Meere gelegen, weit entfernt von allen Festlands-Gestaden, hat Neu-Seeland einen Flächeninhalt von 4998 geographischen Quadratmeilen, erreicht also fast die Größe des Königreichs Italien. Die eingeborene Maori-Bevölkerung, welche sich zu Cook's Zeiten auf mehr als eine halbe Million Menschen belief, ist jetzt in Folge verschiedener Ursachen, namentlich aber der schrecklichen Maorikriege bis auf 37,500 zusammengeschmolzen. Die Civilbevölkerung beträgt nach der Zählung vom 27. Februar 1871**)

auf der Nord-Insel	96,875
auf der Süd-Insel	159,385
auf der Chatam-Insel	133
zusammen	256,393 Seelen.

Hiervon sind aus Deutschland 2416 eingewandert. Neu-Seeland wurde am 21. Mai 1840 für die Krone Großbritannien in Besitz genommen. Im Jahre 1853 erhielt die Kolonie ihre Constitution, welche sich den Verfassungen der übrigen Colonialstaaten des Britischen Reichs im Wesentlichen anschließt***). An der

*) Leipzig 1873. Verlag von Otto Spamer. 2 Theile 8. 1. Theil 176 Seiten, 2. Theil 376 Seiten. Preis 2 Thlr. 12 Sgr.

**) Vergl. Behm und Wagner: Die Bevölkerung der Erde, S. 43.

***) Vergl. wegen der Colonialverfassungen auch Post-Amtsblatt 1871 S. 534. (Aufsatz über die Colonie Queensland in Australien.)

Spitze der Verwaltung und Gerichtsbarkeit steht ein von der Englischen Regierung ernannter Gouverneur; ihm zur Seite ist ein in zwei Häusern tagendes, aus Wahlen der Colonisten hervorgehendes Colonial-Parlament gesetzt. Die Nord-Insel zerfällt in 4, die Süd-Insel in 5 Provinzen. Jede dieser Provinzen hat neben einen Regierungsbeamten »Superintendent« einen besonderen legislativen Rath, welcher von der Regierung ernannt wird, aus Beamten und Ansiedlern besteht, und die Aufgabe hat, locale Bestimmungen zu erlassen, sowie die Einkünfte zu verwalten.

Die Gesammt-Einkünfte der Colonie betrugen im Jahre 1870 1,978,945 Pfund Sterling, die Gesammt-Ausgaben 2,090,268 Pfund Sterling. Die Schulden beliefen sich auf 7,841,891 Pfund Sterling, einschließlich 3,299,575 Pfund Sterling Schulden der Provinzen.*) Diese Schulden sind zum großen Theil durch den Maorikrieg verursacht worden. Um dieselben verzinsen und abtragen zu können, werden hohe Zölle erhoben. Auf Spirituosen und Tabak sind die Abgaben höher als in irgend einem anderen Lande, und seit dem 1. Januar 1867 ist noch eine erhöhte Brief- und Zeitungstaxe, sowie eine Stempelabgabe eingeführt worden. Directe Steuern für die Regierung werden gar nicht erhoben, aber allerdings städtische Abgaben zur Herstellung der Straßen und deren Unterhaltung, zur Errichtung öffentlicher Gebäude 2c.

Zwischen der nördlichen und südlichen Insel besteht arge Eifersucht, und insbesondere glaubt sich letztere zurückgesetzt. Dieserhalb wird schon seit längerer Zeit dahin agitirt, jede der beiden Inseln zu einer selbstständigen Kolonie zu erheben. Das in Wellington tagende Parlament hat jetzt die Angelegenheit in die Hand genommen, indem dort der förmliche Antrag gestellt worden ist, Neu-Seeland behufs wirksamerer und öconomischerer Administration in zwei selbstständige Colonien, getrennt durch die Cooks-Straße, abzutheilen, nur mit der Beschränkung, daß im Zolltarif, wie überhaupt in allen äußeren Angelegenheiten Gemeinsamkeit verbleibe**).

Das Deutsche Reich wird gegenwärtig durch Consuln in Auckland, Christchurch, Dunedin, Nelson und Wellington vertreten.

Die Städte der Inselgruppe unterhalten unter einander eine lebhafte Verbindung durch die Schifffahrt; in einigen kommen und gehen beinahe täglich die Dampfboote. Die directe Postverbindung zwischen Neu-Seeland und Europa besteht seit einer Reihe von Jahren auf dem Wege über Suez. Seit Eröffnung der Pacificbahn ist eine zweite Verbindung zwischen Großbritannien und Neu-Seeland über New-York und San Francisco eingerichtet worden. Auf beiden Routen nimmt die Ueberführung der Correspondenz einen Zeitraum von etwas mehr als zwei Monaten in Anspruch. Wiederholt sind Projecte aufgetaucht, um den Postverkehr Neu-Seelands und überhaupt Australiens mit Europa zu beschleunigen. Erst im September 1871 ist auf einer intercolonialen Conferenz in Melbourne ein dahin gehender Beschluß gefaßt worden: die Ueberführung sollte künftig auf den Routen von London nach Sydney über Suez, sowie von London nach Melbourne über San Francisco höchstens 48 Tage in Anspruch nehmen. Neueren

*) Nach dem Gothaischen genealogischen Taschenbuche für 1873, welchem auch mehrere der folgenden statistischen Notizen entnommen sind.

**) Vergl. Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin, Band VII. Heft V. pro 1872.

Nachrichten zufolge wird jedoch dieser Beschluß vorerst nicht zur Ausführung gelangen. Im Jahre 1870 waren auf Neu-Seeland 381 Postanstalten in Wirksamkeit*). Die Zahl der angekommenen und abgegangenen Briefe betrug 5,6 Millionen, die der Zeitungen 3,9 Millionen.

Die erste Eisenbahn, welche auf Neu-Seeland gebaut wurde, dient zur Verbindung von Christchurch mit dem 1½ geogr. Meilen entfernten Seehafen Lyttleton. Zur Herstellung derselben mußte das Gebirge in einem Tunnel von fast drei Viertelstunden Wegs durchbrochen werden. Nach fünfjähriger Anstrengung war diese Arbeit vollendet, welche einen Kostenaufwand von mehr als einer halben Million Pfund Sterling erforderte. Diese Kosten werden aber nicht etwa von der Gesammt-Colonie getragen, sondern sind auf die 50,000 Bewohner der betreffenden Provinz (Canterbury) »austaxirt« worden. Während derselben Zeit ließ die Regierung der Provinz Canterbury die erste Fahrstraße über die Neuseeländischen Alpen bauen, welche weitere 135,000 Pfund Sterling kostete und ebenfalls von den Bewohnern der Provinz zu bezahlen ist. An Eisenbahnen waren Ende 1870 auf der Inselgruppe 44 Engl. Meilen = 71 Kilometer fertig gestellt. Die Länge der Telegraphenlinien betrug 1887 Englische Meilen = 3041 Kilometer, die Zahl der Büreaus 63. Es hatten 238,195 Depeschen Beförderung erhalten.

Der Mineralreichthum Neu-Seelands ist beträchtlich: Kupfer, Silber, Blei, Eisenerz, Zink, Nickel, Alaun, Schwefel, Kobalt, Wismuth waren auf der im Jahre 1866 in Dunedin veranstalteten Industrie-Ausstellung vertreten. Das Haupt-Produkt aber ist Gold. Bereits im Jahre 1842 wurden auf der Südinsel Goldblättchen und Körnchen gefunden, aber erst 14 Jahre später gelang es, hier ein größeres Goldfeld zu entdecken. Bald wurden weitere Goldfelder auf der Südinsel aufgefunden, und der Andrang von Menschen an den sonst so stillen Küsten Neu-Seelands war derartig, daß z. B. Mitte September 1861 von Melbourne 23 Schiffe mit ca. 12,000 Personen zugleich nach der Provinz Otago in See gingen. Neu-Seeland ist im Vergleich zu seiner Ausdehnung das goldreichste Territorium von allen bis jetzt bekannt gewordenen Goldbezirken. Vom Koromandelhafen bis herab zur Mündung des Molineuxflusses — in einer Ausdehnung von 200 geogr. Meilen — findet man an den verschiedensten Stellen Gold in größerer oder geringerer Menge, und auf der Westseite des Landes sind nicht nur fast alle Gewässer goldführend, sondern es werden auch reiche Ablagerungen dieses Metalls in den zwischen den Flüssen aufgeschwemmten Geschieben angetroffen. Nachdem das Vorhandensein von Gold an dieser Küste bekannt geworden war, brach auf, wer nur irgend konnte, um auf den neuen Goldfeldern sein Glück zu versuchen. Viele unternahmen die höchst beschwerliche Reise zu Lande und erlagen den furchtbaren Strapazen. Der im Jahre 1855 nothdürftig hergerichtete Weg führte am Hurunnifluß aufwärts über den Teramakausattel, und von da in das Thal dieses Flusses hinab. Die häufigen Regengüsse hatten die Straße fast unbrauchbar gemacht; sie glich einem Canal mit knietiefem Morast, in welchem Wurzeln, Steinblöcke und umgestürzte, halbverfaulte Bäume lagen. Der Fluß war hoch angeschwollen, und viele Menschen verloren beim Uebersetzen ihr Leben. Die Sucht nach Gold besiegte jedoch alle diese Hindernisse. Jetzt ist an der Westküste die Stadt

*) Vergl. A. v. Treuer: Verzeichniß der Postämter in den Colonien Süd-Australiens ꝛc. Adelaide 1870.

Hokitika entstanden; freilich ist dies eine Stadt, deren Häuser zum größten Theile noch aus mit Leinwand überzogenen Holzgerüsten bestehen, aber Tausende von Menschen sind hier bereits ansässig. Im Jahre 1867 war schon eine Post, ein Rathhaus und ein Spital gebaut, wenn auch vorläufig nur aus Holz, und in den Kaufmannsläden der »Hauptstadt« der neuen Provinz Westland konnte man jedes Bedürfniß befriedigen. Die Seeküste von der Hauptstadt bis zum Teramakaufluſſe ist gleich einer großen Landstraße belebt: Packpferde, schwere Fuhrwerke kommen und gehen zu Hunderten, namentlich seitdem die große Straße über den Arthurpaß vollendet ist.

In dem Golddistricte von Hokitika arbeiten wenigstens 20,000 Menschen. Der Handelsumsatz erreichte in einem Jahre 2½ Millionen Pfund Sterling.

Nicht minder großartig sind die in den neuesten Diggings an der Themse, etwas südlich vom Koromandelhafen, im März 1869 entdeckten Goldfelder. Alsbald entstand auch hier eine Goldgräberstadt, Shortland, deren Bevölkerung nach Tausenden zählt.

Während der 10 Jahre von 1858 bis 1867 sind 14,580,204 Pfund Sterling Gold von Neu-Seeland nach England verschifft worden. Allem Vermuthen nach werden Jahrhunderte nicht hinreichen, um den ungeheueren Reichthum an Gold, welchen die Anschwemmungen der Neuseeländischen Flüsse bergen, zu Tage zu fördern.

Auch an Kohlen ist Neu-Seeland reich. In neuerer Zeit ist im Süden der Südinsel bei Otipiri ein ferneres, fast unbegrenztes Lager der vorzüglichsten Kohle, welche selbst die von New-Castle in Neu-Süd-Wales an Güte übertrifft, aufgefunden worden*).

An wichtigeren Ausfuhr-Artikeln nennen wir noch Kaurigummi, Flachsfaser (Phormium tenax) und namentlich Wolle. Von letzterer sind im Jahre 1870 37,039,763 Pfund ausgeführt worden. Nach Großbritannien allein betrug die Ausfuhr an Wolle im Jahre 1870 106,660 Ballen, im Jahre 1871 110,595 und im Jahre 1872 104,584 Ballen**).

Der Tonnengehalt aller ein- und ausgegangenen Schiffe mit Ausschluß des Küstenhandels betrug 1870 538,558. Die Handelsflotte Neu-Seelands zählte am 1. Januar 1871 376 Schiffe mit 25,483 Tonnengehalt.

Die Gesammt-Einfuhr Neu-Seelands belief sich im Jahre 1870 auf 4,639,015 Pfund Sterling, die Ausfuhr auf 4,822,756 Pfund Sterling.

II. Melanesien.

Von den Inseln und Inselgruppen, welche unter dem Namen »Melanesien« zusammengefaßt werden, ist **Neu-Guinea** die bedeutendste, da sie gegen 13,000 Quadratmeilen Flächeninhalt hat.

Der Handel von Neu-Guinea ist noch ganz unbedeutend und beschränkt sich meist auf Masoibast***), Trepang, Schildpatt, Perlen, Muscatnüsse, Paradiesvögelhäute. Nur kleinere Schooner können hier mit Vortheil Handel treiben. So

---

*) Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde. Jahrg. 1870, S. 88.

**) Vergl. Allg. Polytechn. Zeitung Nr. 8 pro 1873.

***) Rinde eines zu den Laurinaceen gehörigen Baumes, welche als vorzügliches Heilmittel geschätzt wird.

lange nicht dauernde Europäische Niederlassungen auf dieser Insel errichtet werden, wird sich auch Wohlstand und Civilisation in diesem reichen Lande nicht entwickeln können.

In der Erforschung der Insel werden voraussichtlich in naher Zeit erhebliche Fortschritte gemacht werden. Augenblicklich verweilt dort der Russische Naturforscher N. von Micluchо-Maclay, dessen Tod man schon als wahrscheinlich angenommen hatte, der aber so eben eingetroffenen Nachrichten zufolge sich am Leben und im besten Wohlsein befindet. Ferner ist von Genua aus eine Expedition unter Odoardo Beccari nach Neu-Guinea gerichtet worden und auch von Australien wird das Nämliche beabsichtigt; außerdem will der Naturforscher Dr. A. B. Meyer von den Philippinen aus eine Forschungsreise dorthin unternehmen*). Hiernach werden in kurzer Zeit verschiedene Kräfte zur Lösung der wichtigen Aufgabe vereint sein.

Bei Weitem kleiner, aber gleichwohl die nächst größte Inselgruppe Melanesiens ist **Neu-Kaledonien**, welches seit dem 29. September 1853 unter Französischer Herrschaft steht und gegenwärtig bekanntlich in umfangreichem Maße zu Deportationsniederlassungen benutzt wird. Neu-Kaledonien ist von der Natur gesegnet und außerordentlich günstig gelegen; dennoch ist es als Colonie noch sehr unbedeutend.

Die Europäische Bevölkerung Neu-Kaledoniens und der benachbarten Loyalti-Inseln betrug mit Einschluß der Soldaten und der Transportirten am 1. Juli 1869 nur 5092 Seelen, während im Ganzen etwa 44,000 Menschen auf den 354 geogr. Quadratmeilen umfassenden Inseln wohnten.

Die Regierungsgewalt in der Colonie ist einem Gouverneur anvertraut; ihm zur Seite steht ein Verwaltungsrath. Unter dem Befehle des Gouverneurs verwaltet der Ordonnateur die Angelegenheiten der Besatzung, der Marine, der Rechtspflege, der Schatzkammer und der öffentlichen Bauten, der Kolonialsecretair die Polizei, die Angelegenheiten des Innern und das Steuerwesen. In Numea ist auch ein Polizeicommissar eingesetzt. Das Büreau für die Angelegenheiten der Eingeborenen hat einen Vorstand und drei Dolmetscher. Im Uebrigen ist Neu-Kaledonien in fünf Militairbezirke eingetheilt; die gesammte Besatzung betrug bisher gewöhnlich 900 Mann.

Die Ausfuhr der Colonie an Schweinen, Rinds- und Schafshäuten, Wolle, Schildpatt, Trepang, Mais, Kokosöl, Kupfer, Sandelholz und Baumwolle im Jahre 1865 hatte einen Werth von nur 141,106 Francs, wogegen die Einfuhr zwar ungefähr $2\frac{1}{4}$ Millionen Francs betrug, aber größtentheils aus Artikeln bestand, welche für die Beamten, die Besatzung und die Sträflinge bestimmt waren. Für die neueste Zeit liegen bezügliche officielle Angaben nicht vor.

Seit Kurzem wird auf Neu-Kaledonien mit Erfolg das Zuckerrohr angebaut; außerdem beschäftigen sich die Ansiedler mit dem Reisbau und theilweise auch mit dem Kaffeebau. Trotz der prächtigen Weiden ist der Viehstand immer noch gering: er wies Ende 1871 nur 5438 Stück Rindvieh, 367 Pferde, 31 Esel, 3140 Schafe, 810 Ziegen und 1174 Schweine auf.

An mineralischen Schätzen fehlt es der Inselgruppe nicht. Man trifft Kohle, Kupfer, Nickel, Gold an; in bauwürdiger Mächtigkeit hat man jedoch bis

*) Vergl. Petermann, geographische Mittheilungen Heft 6 für 1872 und Heft 4 für 1873.

jetzt nur Eisen und Chrom gefunden. Neuerdings wird Schiefer, welchen man an der Ostküste bricht, nach Australien verschifft.

Die bisherigen, in der That äußerst geringen Erfolge hat Frankreich unter Aufwendung von Millionen erzielt. Noch immer bestreitet die Französische Regierung vorzugsweise den Aufwand für die Kolonie; sie verwendete für dieselbe z. B. im Jahre 1865, die Kosten für das Militair gar nicht gerechnet, zwei Millionen, während sie an Einkünften von der ganzen Colonie kaum mehr als 80,000 Francs zog.

Als Deportationscolonie wird Neu-Kaledonien besonders seit der Niederwerfung des Aufruhrs der Pariser Commune in erheblichem Umfange benutzt. Bis jetzt mögen etwas mehr als 1500 Sträflinge, welche in vier Klassen eingetheilt sind, nach Neu-Kaledonien gebracht worden sein. Für die erste Klasse, die verhältnißmäßig besseren Transportirten, sind Ackerbau-Niederlassungen eingerichtet worden, und schon haben mehrere ihre Familien aus Frankreich nachkommen lassen.

Die eingeborene Bevölkerung hat sich seit dem Beginn der Colonisation in erschrecklichem Maße vermindert und nimmt in Folge tödtlicher Krankheiten und blutiger Fehden noch immer Jahr aus Jahr ein ab. Die Kanaken dienen hauptsächlich als Fischer und Schiffer; sie versehen aber auch den Botendienst zwischen verschiedenen Punkten der Insel mit der größten Schnelligkeit. So wurde im Jahre 1859 ein Postdienst zwischen Napoléonville und Numea eingerichtet, welchem sich die Kanaken bereitwillig unterzogen. Sie trugen die zu befördernden Briefschaften in Blechbüchsen und verrichteten den Dienst ohne Störung. Im Jahre 1860 kam es einmal vor, daß in einer Dorfschaft, durch welche die Briefträger gehen mußten, eine ansteckende Krankheit ausbrach. Die abergläubischen Eingeborenen verfielen alsbald dem Wahne, daß die Dorfschaft durch die geheimnißvolle Blechbüchse, die den Krankheitsstoff in sich trage, behext sei. Das war genug, um die Briefträger dem Tode zu weihen. Sie wurden erbarmungslos ermordet und dem Herkommen gemäß aufgefressen. Selbstredend veranlaßte dies einen Rachezug der Franzosen; jedoch ohne Erfolg, da sich die Missethäter ins Gebirge geflüchtet hatten.

Unter den kleinen Inseln Melanesiens heben wir die Booby-Insel hervor, welche — obgleich eine der unbedeutendsten — dennoch für unseren Leserkreis ein größeres Interesse in Anspruch nehmen möchte. Dieselbe ist in der Torresstraße belegen und von der Britischen Admiralität zur Herberge und Zufluchtsstätte für Schiffbrüchige eingerichtet worden. Ein Mastbaum, auf welchem die Englische Flagge weht, lenkt die Aufmerksamkeit der Seefahrer, welche diese Gewässer durchschiffen oder dahin verschlagen werden, auf die unscheinbare Insel. Am Fuße des Mastes ist eine getheerte Tonne angebracht, auf welcher in großen Buchstaben »Postamt« geschrieben steht. Man findet darin, außer dem Briefkasten, Tinte, Federn, Papier und einige Bücher, während eine nahe gelegene Grotte kleine Fässer mit Pökelfleisch, Zwieback, Rum, Trinkwasser, Thee, Kaffee, Zucker und Salz enthält. Ein Register mit der Aufschrift »Liste des Asyles der Schiffbrüchigen« bittet die hier landenden Seeleute, ihre Bemerkungen über die Torresstraße einzutragen und die vorhandenen Vorräthe zu ergänzen. Auch Kleider sind in der Grotte niedergelegt, und eine geschützte Stelle der Insel ist zum Anbau von Zwiebeln, Bataten und Kürbissen benutzt.

Wir erwähnen die übrigen Inselgruppen Melanesiens, welche mit der Cultur-

welt bisher in fast keinen Verkehr getreten sind, nur dem Namen nach: Die Archipele der Louisiade, von Neubritannien mit den Admiralitätsinseln, der Salomonsinseln, der Königin Charlotte-Inseln und der neuen Hebriden.

III. Polynesien.

Die Melanesien zunächst gelegene Inselgruppe Polynesiens bilden die **Viti oder Fidschi-Inseln**; dieselben bestehen aus mehr als 200 Inseln, von welchen jedoch nur etwa 120 bewohnt sind. Der Flächeninhalt der Gruppe beträgt ungefähr 377 Quadratmeilen. Die Bevölkerung beträgt nach Brittons und Capitain Stanley's Angaben nicht über 130,000 Seelen. Weiße befanden sich im J. 1870 2500 auf den Inseln, und zwar 2300 Britische Unterthanen und 200 Amerikaner. Consul March giebt (1870) die Zahl der Eingeborenen auf 170,000 an*). Der bei weitem größere Theil der Bevölkerung befindet sich auf Naviti Levu und Vanua Levu, den beiden umfangreichsten Inseln der Gruppe. Die ganze Gruppe zerfällt in drei Gebiete, welche unter der Oberhoheit von Königen (Tui) stehen: die Gebiete Bau, Vanua Levu (Takanova) und Lau (Lakemba).

Das Bau-Gebiet umfaßt vornehmlich die Insel Naviti Levu und wird von Thakombau, »dem Constantin der Fidschi-Inseln«, welcher eine Art Obergewalt über die beiden anderen Könige ausübt, beherrscht. Thakombau war — wie alle Fidschianer — vormals nicht nur ein arger Kannibale, sondern überhaupt höchst grausam. So zerschmetterte er den Kindern seiner Feinde die Köpfe an Steinblöcken; einem gefangenen Häuptling, welcher um ein baldiges Ende bat, schnitt er die Zunge aus und fraß sie lachend vor dessen Augen auf. Zeigen diese wenigen Züge, — und wir könnten deren eine große Zahl aufführen — welcher Kannibalismus auf den Fidschi-Inseln herrschte, wo das Menschenfleisch so hoch geschätzt ward, daß die gebildeteren Fidschianer dafür den Ausdruck »langes Schwein« brauchten: so ist es den Wesleyanischen Missionären doch nach Besiegung großer Hindernisse vergönnt gewesen, den größeren Theil der Eingeborenen zum Christenthum zu bekehren und ihre Sitten zu mildern. Jetzt hat das Königreich Bau sogar eine Verfassung, wie sie nur irgend ein constitutioneller Staat besitzen kann.

Am 5. Juni 1871 wurde in Levuka, der Hauptstadt von Naviti Levu das constitutionelle Königreich, mit Thakombau I. an der Spitze, proclamirt. Vor dem methodistischen Missionshause war an diesem Tage eine Plattform errichtet, mit einer hohen Flaggenstange zur Seite. Um 3 Uhr Nachmittags wurden 21 Kanonenschüsse von dem im Hafen liegenden Schiffe Sr. Majestät, welches reich decorirt war, abgefeuert. Die neue Nationalflagge, welche auf weißem Felde eine Krone, einen rothen Schild und einen Vogel — nach den Einen einen Adler, nach den Andern eine Taube — zeigt, ward aufgehißt, und Thakombau, umgeben von einflußreichen Häuptlingen und Colonisten, erschien auf der Plattform, worauf die neue Constitutionsacte verlesen und für gültig erklärt wurde**). Die Constitution schließt sich derjenigen der Sandwich-Inseln an. Das Ministerium zählt 7 Mitglieder und ist einem freigewählten Parlament verantwortlich.

*) Vergl. Behm und Wagner S. 44.

**) Zeitschr. der Gesellsch. für Erdkunde 1871 S. 541.

Das erste Parlament versammelte sich im October 1871. Das Programm, mit welchem das Ministerium vor dasselbe trat, läßt sich in folgende Punkte zusammenfassen: Freihandel und Freihäfen; Taxation direct und nicht höher, als zur Deckung der Regierungsausgaben erforderlich; unter den Importen sind nur Spirituosen und Luxusartikel zu besteuern.

Außerdem ist eine Steuer auf Land unter Cultur, eine geringere auf noch nicht cultivirtes Land und endlich eine Einkommensteuer eingeführt. Von den Eingeborenen zahlt jede männliche Person eine Kopfsteuer. Die Einnahme des Finanzjahres, welches mit dem 30. Juni 1872 abschließt, ward auf 157,287 Thlr., die Ausgabe auf 134,873 Thaler veranschlagt. Die Haupteinnahme erfolgt aus dem Verkauf von Kronland. Die jährliche Civilliste des Königs ist auf 10,000 Thaler und weitere 1333 Thaler für Privatausgaben festgesetzt. Der Sprecher der Assembly erhält jährlich 3333 Thaler, die Minister beziehen zusammen 14,880 Thaler.

Das Deutsche Reich wird durch einen Consul in Levuka vertreten.

Die Fidschianer haben in neuerer Zeit viel unter der Eifersucht der Handel treibenden Seevölker zu leiden gehabt; insbesondere forderten die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika für allerlei Unbilden, welche Amerikanischen Bürgern auf den Inseln widerfahren sein sollten, einen Schadenersatz von 80,000 Dollars. In Folge dessen trug Thakombau der Britischen Krone die Oberherrschaft über die Inseln an (1858). England ließ sich indessen nicht bereit finden, auf dieses Anerbieten einzugehen. Dagegen hat sich in Melbourne eine Gesellschaft »Polynesian Company« gebildet, welche im Jahre 1868 mit Thakombau einen Vertrag abschloß, wonach sie die Schuld an Amerika zahlt und dem Könige bz. dessen Nachfolgern jährlich 200 Pfd. St. gewährt. Dafür erhält sie 200,000 Acker Landes und das Vorkaufsrecht auf das übrige Gebiet Thakombau's.

Mit Melbourne und Sydney ist bereits eine regelmäßige Dampfschiffverbindung eingerichtet worden. Am 1. Januar 1873 erhielt die Deutsche Reichs-Postverwaltung sogar einen directen Briefkartenschluß aus Levuka, welcher dort am 1. October 1872 abgefertigt worden war und vier für Deutsche Handelsfirmen bestimmte Sendungen enthielt*). Im Jahre 1871 liefen allein im Hafen von Levuka 168 Schiffe ein.

Die Fidschi-Inseln besitzen Gold in nicht unbedeutender Menge; ferner sind auf denselben Kupfer, Antimon, Graphit, Steinkohlen, Petroleum und Cement, letzteres von vorzüglicher Güte, vorhanden.

Baumwolle gedeiht auf den Inseln vortrefflich: 1870 wurden bereits für 571,554 Thaler davon ausgeführt. Zuckerrohr- und Kaffee-Anpflanzungen nehmen große Strecken Landes ein. Kokosöl hat in neuerer Zeit einen bedeutenden Ertrag geliefert. Außerdem geben Orangen und Limonen, Muscatnüsse, Gewürznelken, Spanischer Pfeffer und Arrowroot, die insgesammt sehr gut gedeihen, sowie Trepang und Schildpatt Ausfuhrartikel ab. Die Gesammt-Ausfuhr im Jahre 1871 wird auf 603,742 Thaler, die Gesammt-Einfuhr auf 550,560 Thaler angegeben.

Es läßt sich erwarten, daß die Inseln bei ihrer glücklichen Lage, ihrem Bodenreichthum und der Geschicklichkeit und geistigen Kraft ihrer Bewohner dereinst eine

*) Vergl. Post-Archiv S. 87.

wichtige Rolle im Großen Ocean spielen und mit der Zeit eine ähnliche Stellung zu Australien einnehmen werden, wie heute Westindien zu Amerika und Europa.

Während es den Bewohnern der Tonga-Gruppe bei ihrer Selbstgenügsamkeit an einem wirksamen Antrieb zum Erwerb fehlt, und dieselben in Folge dessen wenig Verkehr mit Europäischen Kaufleuten unterhalten, haben die Samoa- oder Schiffer-Inseln eine wesentliche Bedeutung für den Weltverkehr gewonnen. Die Gruppe besteht aus 6 Inseln; von diesen ist Upolu mit der Hauptstadt Apia, welche ein sonderbares Gemisch Europäischen und Polynesischen Lebens bietet, die bedeutendste. Das Deutsche Reich unterhält hier einen Consul, welcher gleichzeitig für die Tonga-Inseln die Consulatsgeschäfte versieht. Seinem zuletzt erstatteten Jahresbericht entnehmen wir Folgendes*):

»Der Hafen von Apia wurde 1870 von 26 Deutschen Schiffen besucht. Mit dem Küstenhandel auf den benachbarten Südseeinseln waren von Apia aus 7 größere Deutsche Schiffe und mit demjenigen auf der Samoagruppe 6 kleinere Deutsche Fahrzeuge von 3—15 Tons beschäftigt. Die Zahl der nicht Deutschen Schiffe, welche Apia besuchten, betrug — ungerechnet 3 Englische und 4 anderen Nationalitäten gehörige Küstenfahrer — 45 Schiffe. Die Unruhen unter den Eingeborenen dieser Inseln treten dem Handel sehr hemmend entgegen; vor Allem hindern sie die Cultur des Bodens fast gänzlich.

Der Krieg Deutschlands mit Frankreich hat seine Wirkung auf diesen Inseln besonders dadurch geäußert, daß sich für längere Zeit ein Mangel an Schiffsräumten zur Fortschaffung der angesammelten Producte einstellte, da die in Australien und an der Westküste Südamerikas liegenden Schiffe nicht nach diesen, den Französischen Kriegsschiffen so sehr ausgesetzten Inseln zu kommen wagten. Die Errichtung einer Deutschen Flottenstation auf der Gruppe wäre für unsern Handel sehr wünschenswerth und sogar nothwendig, wenn man demselben einen ferneren Aufschwung sichern will.

Die gesammte Einfuhr hatte 1870 einen Werth von 230,500 Dollars; von Deutschen Importeuren wurden für 160,500 Dollars, von nicht Deutschen Importeuren für 70,000 Dollars Waaren eingeführt.

Deutsche Einfuhrartikel sind besonders feinere Manufacturwaaren, Kleidungsstücke, grobe Eisenwaaren, Waffen und Munition, Galanterieartikel, Schiffsausrüstungsgegenstände, Getränke, Mobilien, Kisten, Koffer und ein kleiner Theil baares Geld.

Die Ausfuhr des Jahres 1870 betrug im Ganzen 153,250 Dollars Werth, darunter 1800 Tons Copprah (getrocknete Cocosnüsse) im Preise von 99,000 Dollars, 125 Tons Cocosnußöl im Werth von 18,750 Dollars, 200,000 Pfund Baumwolle zu 30,000 Dollars. Hiervon wurden von Deutschen Exporteuren für 120,000 Dollars, von nicht Deutschen Exporteuren für 33,250 Dollars Waaren ausgeführt.

Mit diesen auf Schätzung beruhenden Daten werden auch Producte von verschiedenen umliegenden Inseln und Gruppen, welche ihre Erzeugnisse nach Apia als Stapelplatz bringen, umfaßt. Die Production der Samoagruppe selbst im Jahre 1870 dürfte sich, nach dem Ausfuhrwerthe, kaum auf mehr als 75,000 Dollars berechnen, wovon auf die Production der ca. 35,000 Eingeborenen un-

*) Vergl. Preuß. Handelsarchiv Nr. 14 vom 1872 S. 436.

gefähr 60,000 Dollars und auf die Production der Plantagen von Weißen 15,000 Dollars fallen würden«.

Geht aus den angeführten Zahlen klar hervor, welchen Einfluß gerade die Deutschen auf die Samoagruppe ausüben: so erhellt dies noch deutlicher aus dem Berichte eines Franzosen Th. Aubes, welcher jüngst diese Inseln auf einem Amerikanischen Schiff besucht hat. Er spricht seinen Verdruß darüber aus, daß die größeren Schiffe im Hafen von Apia sämmtlich die Deutsche Flagge führen, und daß auf beinahe dem ganzen westlichen Theile der Stadt das weiße Banner mit dem schwarzen Preußischen Adler wehe. Das große Handelshaus J. C. Godeffroy und Sohn in Hamburg betreibt besonders den Handel mit Cocosöl von Samoa. »Alle Jahre«, sagt Aubes, »segeln sechs große Schiffe gleich denen, die sich im Hafen von Apia befanden, von Europa nach dieser Insel (Upolu) ab. Die einen, mit Tauschmitteln beladen, bewerkstelligen die Fahrt direct. Die anderen Schiffe berühren Sydney, wo sie zahlreiche Passagiere absetzen: Auswanderungsfamilien, welche Deutschland mit der ganzen Welt verbrüdern. Von Sydney gehen diese Schiffe mit einer Steinkohlenladung oder in Ballast nach Apia. Alle nehmen dann eine volle Ladung Cocosnüsse mit, ein wichtiger Ausfuhrartikel, zu welchem nicht nur die Samoainseln, sondern auch die benachbarten Gruppen von der Insel Rotuma im Westen an bis zu den noch unbekannten Inseln, welche im Norden die Archipele der Herzoge von York und Clarence bilden, beitragen. Leichte Goëletten, welche nach allen Richtungen Apia umschwärmen, beuten diesen Markt aus und sichern durch ununterbrochene Fahrten, wenigstens unter gewöhnlichen Umständen, rasche Ladung der für Hamburg bestimmten großen Schiffe«. Aubes berechnet, daß das Haus Godeffroy einen außerordentlichen Gewinn erziele, und fährt dann fort: »Uebrigens hat dieses Deutsche Haus schon jede Konkurrenz erdrückt. Es beutet den Markt allein aus, und kaum versuchen es noch einige Kaufleute von Sydney, nicht mit ihm zu kämpfen, sondern nur nach seiner reichen Ernte einige Aehren zu lesen«.

Neuesten Nachrichten zufolge ist den Vereinigten Staaten von Nordamerika die ausschließliche Benutzung des Hafens Pagopago auf der Samoainsel Tutuila zugestanden worden, woselbst sie eine Kohlenstation für die Kalifornisch-Australische Dampferlinie errichten werden. Jedenfalls ist dies ein geeigneter Hafen für solche Zwecke, da gutes Wasser und frische Provisionen nicht mangeln*).

Wohl keine der zahlreichen Inselgruppen des Stillen Oceans hat in verschiedenen Zeitabschnitten die Aufmerksamkeit und Theilnahme der civilisirten Welt in höherem Grade auf sich gezogen als die Societäts- oder Gesellschafts-Inseln. Diese Gruppe besteht aus 10 größeren und einigen kleineren Inseln, welche durch eine breitere Straße in zwei Abtheilungen getrennt werden — die Windward- und die Leeward-Inseln.

Der Flächeninhalt der Gruppe beträgt ungefähr 31 Quadratmeilen. Die Eingeborenen scheinen wie alle ähnlichen Racen im Aussterben begriffen zu sein. Während Cook die Bevölkerung auf 240,000 Seelen veranschlagte, zählt sie jetzt kaum 20,000 Köpfe.

Die Herrschaft über sämmtliche Gesellschafts-Inseln führt die Königin Pomare I.; doch steht nur die westliche Gruppe, Leeward-Inseln, unter ihrer unmit-

*) Vergl. Journal des Museum Godeffroy, Hamburg 1873 S. 28.

telbaren Herrschaft, während über die östliche Gruppe Frankreich das Protectorat ausübt. Der Französische Schutzstaat umfaßt 21,3 Quadratmeilen mit 13,847 Einwohnern. In demselben ist der Commandant der Französischen Niederlassungen zugleich Commissar bei der Königin Pomare; unter seinem Befehle leitet ein Ordonnateur die Angelegenheiten der Besatzung, der Marine, der Finanzen und der Rechtspflege, ein Generalsecretair die Civilangelegenheiten. Die Dorfschaften stehen unter Gemeinderäthen mit dem Häuptling als Vorsitzenden. Für Verwaltungswesen, Landwirthschaft und Verkehr besteht ein Ausschuß mit berathender Stimme. Die gesetzgebende Versammlung scheint ganz in Verfall zu kommen, indem dieselbe seit dem Jahre 1861 gar nicht mehr einberufen worden ist. Die Hauptinsel Tahiti selbst ist in 19 Verwaltungsbezirke eingetheilt. Hauptort und Sitz der Regierung ist Papeete, eine Stadt von ungefähr 3000 Einwohnern. Die Königin befindet sich ihren Französischen Protectoren gegenüber in einem vollständigen Abhängigkeitsverhältnisse. Bei der geringsten politischen Divergenz verweigert man ihr die Fortzahlung der Apanage. Die Civilliste der Königin beträgt jährlich 25,000 Francs, zu welcher die Eingeborenen einen Beitrag (1—2 Francs für jede erwachsene Person) zu leisten haben*). Der Französischen Regierung verursacht dieser Besitz erhebliche Kosten; bis Ende 1865 zahlte sie jährlich einen Zuschuß von 300,000 Franken, welchen sie jetzt auf 200,000 herabgesetzt hat.

Das Deutsche Reich wird durch einen Consul vertreten, welcher in Papeete seinen Sitz hat. Handelsberichte desselben sind seit April 1869 nicht veröffentlicht worden. Dem letzten Berichte**) entnehmen wir, daß 1868 eine directe Schiffsverbindung zwischen der Insel Tahiti und Deutschland nicht stattfand, indem der bezügliche Verkehr über S. Francisco, Valparaiso, Auckland und Sydney vermittelt wurde.

Der Handelsverkehr in Papeete selbst ist verhältnißmäßig nicht unbedeutend, denn der Betrag der Einfuhren überstieg in 1868 5 Millionen Franken. Der Engroshandel befindet sich gänzlich in den Händen Englischer, Deutscher und Amerikanischer Häuser, während das Französische Publicum nur am Detailhandel einigen Antheil nimmt. Die Ausfuhrartikel bestanden 1868 hauptsächlich in Cocosnußöl, Perlmutterschalen, Perlen, Bêche de mer (Holothurien), Baumwolle, Citronen und Orangen, Citronensaft, Rohzucker, Melasses, Rum, Thran, Arrowroot, Gelee von Früchten, Mais- und Baumwollsamen, und der Werthbetrag der gesammten Ausfuhr belief sich auf 4,147,875 Franken.

Das directe Geschäft mit Deutschland könnte — wie im Handelsbericht ausgeführt wird — sehr leicht ein bedeutendes und rentables werden, wenn das nöthige Kapital dazu herangeschafft würde, wie solches mit dem Etablissement von Godeffroy in Hamburg auf den Schifffahrts-Inseln der Fall ist.

Im Ganzen sind die Fortschritte, welche die volkswirthschaftliche und commercielle Entwickelung der Gruppe macht, keine erheblichen. Es ist dies wohl zumeist dem Umstande zuzuschreiben, daß die Franzosen das Colonisiren nicht verstehen. Während vor dem Französischen Protectorat auf der Rhede von Papeete

*) Vergl. Näheres: Reise der Oesterr. Fregatte Novara um die Erde. Wien 1866. Bd. II. S. 395.

**) Vergl. Preuß. Handelsarchiv pro 1869 II. S. 184.

an einem Tage nicht selten 35—40 Fahrzeuge anlegten, um sich dort mit Lebensmitteln zu versorgen, sind die Amerikanischen und Englischen Walfischfänger, die vormals jährlich zu Hunderten einliefen, durch die von Frankreich eingeführten Zölle, durch die lästigen Zolleinrichtungen und die kleinlichen Plackereien der Französischen Polizei vollständig vertrieben und zum Aufsuchen gastlicherer Häfen genöthigt worden.

Auf dem wunderbar fruchtbaren Boden der Gruppe gedeihen fast sämmtliche Producte der Antillen, doch wird der größte Theil des Bodens nur zum Anbau derjenigen Nahrungspflanzen, welche für die Bedürfnisse der Eingeborenen bestimmt sind, benutzt.

Brücken und Wege sind — so heißt es in einem amtlichen Berichte des Französischen Commandanten vom December 1866*) — schlecht gebaut und ein großer Regen hat sie fast alle zerstört; der Palast der Königin, welcher zugleich Regierungsgebäude sein soll, fällt schon in Trümmer, bevor er noch vollendet ist.

Im Jahre 1868 erhielt die Insel Tahiti ihre erste Eisenbahn, welche — etwa 4 Kilometer lang — aus einer der fruchtbarsten Gegenden, Punannia, nach der Bucht Terapena führt**).

Es sei schließlich noch bemerkt, daß Pomare als eine begabte, wohlunterrichtete Frau, welche ziemlich geläufig Englisch und etwas Französisch spricht und in öffentlichen Angelegenheiten durch ihre klare Auffassung und ihr tactvolles Benehmen überrascht, geschildert wird. Mit den Französischen Behörden verkehrt sie ausschließlich in Tahitischer Sprache; dabei scheint sie die Intervention eines Secretairs oder Dolmetschers nicht zu lieben. Höchst überraschend ist übrigens — so schreibt Dr. Carl von Scherzer bei seinem Aufenthalt auf Tahiti mit der Oesterreichischen Fregatte Novara — im Jahre 1859 »im Verkehr mit den Eingeborenen die Wahrnehmung, daß die Französische Sprache trotz der beinahe 20jährigen Oberherrschaft der Franzosen noch fast gar keinen Eingang gefunden hat. Wir lernten nur zwei Tahiter kennen, welche etwas Französisch sprachen«.

Wenn die Franzosen ihre Oberherrschaft auf den Gesellschafts-Inseln mit fortgesetzten Opfern behaupten, so haben sie dagegen die Nutzlosigkeit einer kostspieligen Besetzung der Marquesas-Inseln, von welchen sie im Jahre 1842 Besitz genommen hatten, eingesehen und die meisten ihrer Niederlassungen daselbst wieder aufgegeben. Vortheil ist für die Eingeborenen durch die Französische Besitznahme nicht erwachsen, denn Frankreich hat weder den Handel noch den Anbau der Inseln gefördert, wozu um so mehr Anlaß gewesen wäre, als der Verkehr, welchen früher das Sandelholz der Berge ins Leben gerufen hatte, in Folge Ausrottung des Holzes wieder erloschen war. Die Bekehrungsversuche der Missionaire sind hier ohne Erfolg geblieben. Die Bewohner der Marquesas-Inseln stehen im Vergleich zu den übrigen Polynesischen Völkern auf der tiefsten Stufe der Gesittung und Kultur. So haben denn die Eingeborenen von den Europäern nichts angenommen, als die Liebe für geistige Getränke und das Feuergewehr.

In jüngster Zeit hat sich die Europäische und Amerikanische Tagespresse vielfach mit den **Sandwich-Inseln oder Hawaii** beschäftigt. Der König von Hawaii, Kamehamea V., ist am 11. December 1872 ohne natürlichen Thronfolger

*) Vergl. Andree, Geographie des Welthandels II. S. 489.

**) Stürmer, Geschichte der Eisenbahnen. S. 245.

gestorben; von dem verfassungsmäßig ihm zustehenden Rechte, einen Nachfolger zu ernennen, hat er keinen Gebrauch gemacht. In Folge dessen erhob sich in den Vereinigten Staaten von Nordamerika das lebhafte Verlangen nach Annexion der Inseln. Durch die inzwischen erfolgte Wahl Lunalilo's zum König hat die Frage vorläufig ihren Abschluß gefunden. Die Besitznahme der Sandwich-Inseln durch die Vereinigten Staaten ist übrigens eine nicht unberechtigte politische Forderung, denn sie stützt sich auf gesunde Voraussetzungen und civilisatorische Aufgaben, deren Förderung auch im Interesse Europas liegt: in den Händen der Vereinigten Staaten werden die Inseln mehr für sich und die Welt leisten als in ihrer gegenwärtigen Verfassung. Der erste Schritt zur vollständigen Annexion der Inseln scheint übrigens bereits geschehen zu sein. Der Telegraph meldete nämlich Anfangs März, daß Lunalilo, bei welchem der Amerikanische Einfluß schnell durchgedrungen sein muß, den Vereinigten Staaten den Perlfluß und die nach demselben genannte Bai in der Nähe von Honolulu zur Anlegung einer Flottenstation abzutreten beabsichtige.

Die Gruppe besteht aus acht Inseln und hat einen Flächeninhalt von 348,8 Quadratmeilen. Eine Volkszählung vom 7. Dec. 1866 ergab als Totalsumme 62,959 Bewohner; davon waren 58,765 Eingeborene, 1206 Chinesen, 2988 andere Fremde. Die unaufhaltsam fortschreitende Abnahme der eingeborenen Bevölkerung, deren Erlöschen man um das Ende des gegenwärtigen Jahrhunderts erwarten muß, stellt sich bei der Vergleichung der früheren Zählungen klar heraus*):

1779 (Schätzung von Cook)	400,000 Seelen,	
1823 (geschätzt)	142,050 »	
1832 (Zählung)	130,315 »	
1850 »	84,165 »	(82,203 Eingeborene),
1860 »	69,800 »	(67,084 »),
1866 »	62,959 »	(58,765 »).

Die gegenwärtig im Königreich der Hawaiischen Inseln bestehende Verfassung wurde am 20. August 1864 proclamirt. Die ganze Inselgruppe bildet eine constitutionelle Monarchie, dem Könige stehen vier verantwortliche Minister zur Seite; dazu kommt eine gesetzgebende Versammlung von Adeligen, welche der König ernennt, und von Abgeordneten. Letztere werden durch diejenigen Bürger gewählt, welche das 20. Lebensjahr zurückgelegt haben, lesen und schreiben können und ein Vermögen von 150 Dollars oder ein Jahreseinkommen von 75 Dollars besitzen. Das Parlament verhandelt gleicher Weise in der Muttersprache und in der Englischen. Die Verfassung gewährleistet die Freiheit der Culte, der Presse, des Unterrichts, das Versammlungs- und Petitionsrecht, das Schwurgericht und die Freilassung eines Angeklagten gegen Sicherheit.

Der König hat das Recht, alle Eingeborenen ohne Ausnahme zu den Fahnen zu berufen. Das stehende Heer beträgt nur 75 Mann, doch giebt es 4 Compagnien Freiwilliger: Infanterie, Cavallerie und Artillerie, zusammen 400 Mann, welche in Honolulu stehen. Eine Kriegsmarine unterhält der Staat nicht.

Die Sandwich-Inseln hatten 1870 eine Staatsschuld von 126,569 Dollars. In dem Etat für die Finanzperiode 1. April 1870 — 31. März 1872 ist eine Einnahme von 964,956 Dollars angesetzt; danach bestehen Grund-, Einkommen-,

*) Geogr. Jahrbuch II. S. 62.

Kopf-, Pferde-, Hunde-, Maulesel- und Wagensteuer. Die Einnahme der Post ist mit 17,800 Dollars veranschlagt. Die Ausgaben sind auf 969,784 Dollars abgeschätzt worden, darunter Civilliste und Apanagen mit 68,000, Aeußeres und Krieg mit 98,028, Post, öffentliche Bauten und Wege mit 396,806, öffentlicher Unterricht mit 88,348 Dollars.

Die meisten Staaten haben Vertreter auf den Inseln; einzelne unterhalten sogar Minister-Residenten und Commissare daselbst. Das Deutsche Reich wird durch einen Consul vertreten, welcher in Honolulu seinen Sitz hat, Handels- und Schifffahrts- bz. Freundschaftsverträge hat das Königreich mit Rußland, Belgien, den Niederlanden, der Schweiz und Spanien abgeschlossen. Außerdem ist ein Handels- und Schifffahrtsvertrag unterm 19. April 1870 mit Deutschland vereinbart worden. Dieser Vertrag ist jedoch wegen des noch nicht erfolgten Austausches der Ratificationen nicht publicirt und in Kraft getreten*).

Dem Berichte über den Handels- und Schifffahrtsverkehr der Hawaiischen Inseln im Jahre 1871 entnehmen wir Folgendes**):

Die Einfuhr in Honolulu betrug	1,625,233,88	Dollars Werth,
in anderen Häfen der Gruppe	6,497,47	
im Ganzen	1,631,731,35	Dollars Werth.

Am meisten wurde von den Vereinigten Staaten von Nordamerika mit 1,021,640,16 Dollars Werth eingeführt; es folgt Deutschland mit 183,228,27 Dollars und demnächst Großbritannien und die übrigen Handel treibenden Seevölker. Die bedeutendsten Einfuhrartikel waren: fertige Kleidungsstücke, Hüte und Schuhzeug (für 177,157 Dollars), baumwollene Waaren (157,956 Dollars), Eisenwaaren, leere Fässer und Schoben, Artikel zum Schiffsgebrauch &c.

Der Gesammtwerth der Ausfuhren betrug 1,892,069,45 Dollars. Es wurden ausgeführt

Zucker	21,760,773	Pfund,
Reis	1,284,463	»
Wolle	471,706	»
Pulu***)	292,720	»
Melasse	271,291	Gallonen,
Talg	185,240	Pfund,
Walfischthran	140,319	Gallonen,
Kaffee	46,929	Pfund,
Fungu (Baumschwamm)	37,475	Pfund,
Häute und Felle ca.	80,000	Stück &c.

Die Ausfuhr war am bedeutendsten nach den Vereinigten Staaten Nordamerikas (18 Millionen Pfund Zucker), dann folgen Australien und Neu-Seeland.

Auf den Hawaiischen Inseln kamen von fremden Häfen an: 172 Kauffahrer-Schiffe mit einem Gehalt von 105,993 Tonnen, darunter 94 Nordamerikanische

*) v. Aufseß, die Zölle und Verbrauchssteuern Leipzig 1873 S. 191.

**) Preuß. Handelsarchiv Nr. 36 pro 1872.

***) Ein wollartiges, dunkelgoldfarbiges Pflanzenproduct, welches in San Francisco zu Polstern, Matratzen und Betten verarbeitet wird.

und 8 Deutsche Schiffe. Außerdem legten 203 Walfischfänger mit 116,351 Tonnengehalt an. Der directe Verkehr zwischen Deutschen Häfen und Honolulu wurde durch zwei Hawaiische Schiffe von zusammen 1130 Tons Register unterhalten, welche mit vollen Ladungen kamen und gingen.

Die Auswanderung von den Sandwich-Inseln nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika hat im J. 1871 im Ganzen 203 Personen betragen*).

Nach Berichten der auf den Sandwich-Inseln erscheinenden Zeitung »Polynesian« haben sich die Eingeborenen lebhaft für die Erfolge der Deutschen Armee im letzten Kriege gegen Frankreich interessirt. Leicht erregbare Kinder, wie sie sind, ist in ihrem Benehmen gegen unsere auf jenen Eilanden lebenden Landsleute danach ein rascher Umschwung eingetreten. Landsleute des Bismarck und Moltke, welche sie beide recht gut kennen, stehen in hohem Ansehen, während sie den Franzosen die erlittenen Niederlagen wohl gönnen. Welche Aufmerksamkeit uns die Eingeborenen während des Krieges geschenkt haben, geht auch daraus hervor, daß ein einheimischer Dichter die »Wacht am Rhein« in's Hawaiische übertragen hat. Die Uebersetzung ist im »Polynesian« abgedruckt. Wir geben die Uebertragung des ersten Verses gleichzeitig als Probe der Sprache:

O me he kui hekili no
Pii me na nalu ke kaikov
Nawai ka Rine e kiai?
Jawai ia hana koo maikai?
Aina Makua, mai makau;
E paa kon Rine, paa a mau.

Und so schließen wir mit dem Ende der Proclamation Lunalilo's an die Hawaiische Nation, »geschrieben mit eigener Hand zu Honolulu am 11. December 1872: Gott beschütze Hawaii Nei«.

Die Inseln **Mikronesiens** haben für den Weltverkehr bis jetzt keine wesentliche Bedeutung gewonnen. Wir können daher von einer Besprechung derselben an dieser Stelle Abstand nehmen, wollen aber nicht unerwähnt lassen, daß vor Kurzem ein Reisewerk vom Professor Semper erschienen ist, welches dessen Erlebnisse auf den Palau-Inseln, einer zu Mikronesien gehörigen Gruppe, in lebendiger und anschaulicher Weise schildert.

II. Kleine Mittheilungen.

Die Benutzung der Briefkasten an den Eisenbahn-Postwagen. Bald nach Einrichtung von ambulanten Büreaus im Preußischen Postgebiete (1. Mai 1849) fing das correspondirende Publicum an, Briefpostsendungen kurz vor Abgang der Züge an die expedirenden Beamten in den Eisenbahn-Postbüreaus abzuliefern. Da hierdurch die Uebergabegeschäfte ꝛc. vielfache Störungen erlitten, wurden noch im Jahre 1849 Briefkasten an den Eisenbahn-Postwagen und zwar zuerst an denjenigen der Route Berlin-Deutz angebracht.

*) Pr. Handelsarchiv Nr. 6 pro 1873.

In welchem Maße diese Einrichtung zu einem Bedürfniß des verkehrstreibenden Publicums geworden ist, geht in überraschender Weise aus den Ermittelungen hervor, welche in der Zeit vom 24. März bis 3. April d. J. über die Zahl der in die gedachten Briefkasten gelegten Briefpostsendungen angestellt worden sind. Es ergab sich nämlich die Gesammtstückzahl dieser Sendungen für den zehntägigen Zeitraum auf 282,937 Stück, was für ein Jahr 10,185,732 Stück oder etwa **zwei** Procent sämmtlicher bei der Deutschen Reichs-Postverwaltung aufgelieferten Briefpostsendungen darstellen würde. Hiervon entfallen auf die Tageszeit (von 7 Uhr Morgens bis 7 Uhr Abends) .... 6,819,444 Stück und auf die Nachtzeit (von 7 Uhr Abends bis 7 Uhr Morgens) 3,366,288 Stück.

Im Einzelnen vertheilen sich die während des obigen zehntägigen Zeitraums in die Eisenbahnzüge aufgelieferten Briefe auf die einzelnen Bahncomplexe wie folgt:

Preußische Ostbahn............	25,372	Stück	(davon	12,258	bei Nacht),
Berlin-Stettiner Eisenbahn	25,043	»	»	7,121	» »
Bergisch-Märkische Eisenbahn ...	19,328	»	»	6,811	» »
Oberschlesische Eisenbahn	18,977	»	»	3,709	» »
Sächsische Staatseisenbahn......	18,511	»	»	5,207	» »
Cöln-Mindener Bahn	16,291	»	»	9,401	» »
Elsaß-Lothringensche Eisenbahn..	14,899	»	»	2,953	» »
Hannoversche Eisenbahn........	13,326	»	»	5,943	» »
Altona-Kieler und Schleswigsche Bahn	10,799	»	»	1,063	» »
Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Bahn	10,408	»	»	5,230	» »
Rheinische Eisenbahn	9,240	»	»	1,643	» »
Thüringische Eisenbahn	7,412	»	»	1,406	» »
Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn	6,740	»	»	2,849	» »
Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn	6,690	»	»	3,434	» »
Berlin-Anhalter Eisenbahn	6,198	»	»	2,922	» »
Mecklenburg. Friedrich-Franz-Eisenbahn....................	5,718	»	»	2,034	» »
Breslau - Schweidnitz - Freiburger Eisenbahn................	5,689	»	»	1,473	» »
Westphälische Eisenbahn........	5,327	»	»	957	» »
Lübeck-Büchen und Lübeck-Hamburger Eisenbahn	5,120	»	»	1,991	» »
Leipzig-Dresdener Eisenbahn ...	4,630	»	»	1,436	» »
Rechte-Oderufer-Eisenbahn......	4,143	»	»	517	» »
Ostpreußische Südbahn	3,952	»	»	1,319	» »
Oldenburgische Eisenbahn.......	3,564	»	»	1,267	» »
Hessische Ludwigsbahn..........	3,537	»	»	642	» »
Badische Staatseisenbahn.......	3,236	»	»	567	» »
Nassauische Eisenbahn	3,074	»	»	279	» »
Saarbrücken und Saarbrücken-Trierer Eisenbahn............	2,912	»	»	524	» »
Braunschweigische Eisenbahn.....	2,720	»	»	513	» »

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn	2,547	Stück	(davon	1,313	bei Nacht),
Main-Neckar-Bahn	2,455	»	»	1,470	» »
Main-Weserbahn	2,126	»	»	553	» »
Bebra-Hanauer Eisenbahn	1,913	»	»	1,434	» »
Berlin-Hamburger Eisenbahn ...	1,689	»	»	605	» »
Märkisch-Posener Eisenbahn.....	1,389	»	»	297	» »
Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn	1,113	»	»	365	» »
Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn	1,071	»	»	30	» »
Berlin-Görlitzer Eisenbahn	1,064	»	»	227	» »
Hannover-Altenbekener Eisenbahn	978	»	»	335	» »
Oberhessische Eisenbahn	705	»	»	173	» »
Nordhausen-Erfurter Eisenbahn..	623	»	»	220	» »
Niederschlesische Zweigbahn......	441	»	»	197	» »
Tilsit-Insterburger Eisenbahn ...	276	»	»	140	» »
Breslau-Warschauer Eisenbahn ..	243	»	»	103	» »
Taunus-Eisenbahn	231	»	»	50	» »
Hamburger Eisenbahn..........	188	»	»	33	» »
Crefeld-Kreis Kempener Industrie-Bahn	92	»	»	24	» »

In folgenden Orten ist die Auslieferung mittelst der in den Eisenbahn-Postwagen befindlichen Briefkasten besonders erheblich gewesen:

Stettin	17,492	Stück	(davon	5,270	bei Nacht),
Danzig	8,747	»	»	8,159	» »
Königsberg i. Pr.	8,592	»	»	873	» »
Cöln........................	6,486	»	»	4,607	» »
Berlin	6,314	»	»	4,909	» »
Breslau	6,022	»	»	1,832	» »
Frankfurt a. Main	5,809	»	»	3,053	» »
Leipzig	4,892	»	»	2,697	» »
Hamburg	4,515	»	»	2,870	» »
Lübeck......................	3,231	»	»	1,246	» »
Magdeburg	2,784	»	»	1,899	» »
Bremen......................	2,485	»	»	1,352	» »
Kattowitz	1,972	»	»	152	» »
Kiel........................	1,939	»	»	40	» »
Rostock	1,729	»	»	886	» »
Mülhausen i. E.	1,697	»	»	52	» »
Ratibor	1,593	»	»	106	» »
Dresden	1,510	»	»	375	» »
Düsseldorf..................	1,468	»	»	486	» »
Oppeln	1,447	»	»	166	» »
Rendsburg..................	1,439	»	»	72	» »
Straßburg i. E.	1,399	»	»	92	» »
Nordhausen	1,376	»	»	103	» »
Harburg....................	1,292	»	»	1,173	» »
Chemnitz	1,196	»	»	304	» »

Wriezen	1,169 Stück (davon		240 bei Nacht),	
Liegnitz	1,167 »	»	327 »	»
Döbeln	1,132 »	»	243 »	»
Oldenburg i. Grh.	1,125 »	»	584 »	»
Alt-Münsterol*)	1,092 »	»	309 »	»
Ohlau	1,073 »	»	388 »	»
Halle a. S.	1,055 »	»	262 »	»
Emden	1,038 »	»	15 »	»
Geestemünde	1,010 »	»	821 »	»

Auf den übrigen Stationen sind während des zehntägigen Zeitraums weniger als 1000 Briefpostsendungen in die Briefkasten an den Eisenbahn-Postwagen gelegt worden.

Statistik

des Bezirkes der Kaiserlichen Ober-Postdirection Gumbinnen.

Kreis.	Volkszählung vom Jahre 1872.			Post-Betriebsresultat pro 1872.							
	Flächeninhalt. Quadratmeilen.	Seelenzahl im Kreise.	Einwohner pro Quadratmeile.	Zahl der Postanstalten.	Eine Postanstalt auf Quadratmeilen.	Meilen, von der Post benutzte chaussirt	Meilen, von der Post benutzte unchaussirt	Meilen, sonst vorhandene chaussirt	Zahl der Landbriefträger.	Sendungen gingen ein pro Kopf und Jahr.	Post-Einnahme pro Kopf und Jahr. Sgr.
Angerburg	16,729	38,507	2,301	8	2,09	4,02	8,24	.	16	5,60	11,08
Darkehmen	13,847	36,686	2,649	7	1,97	6,84	7	1,77	15	5,86	12,76
Goldap	17,835	43,233	2,424	8	2,22	10,02	6,40	3,50	17	5,41	11,65
Gumbinnen	13,214	47,538	3,597	6	2 20	6,50	2,20	4,50	14	10,28	19,21
Heydekrug	18,911	39,332	2,078	7	2,70	7,40	5,75	.	22	8,92	14,04
Insterburg	21,793	66,794	3,064	11	1.98	10,40	0,60	11,40	28	8,41	14,92
Johannisburg	30,449	44,343	1,456	8	3,80	13,80	3	.	24	5,90	12,58
Lötzen	16,261	39,273	2,415	7	2,32	7,37	3,80	2,60	18	6,54	17,78
Lyck	20,478	45,732	2,233	9	2,27	7,80	6	4,20	18	6,37	13,18
Niederung	20,490	52,673	2,570	8	2,56	7,26	5,15	.	32	5,63	9,86
Oletzko	15,492	38,425	2,480	7	2,21	13,35	.	1,48	17	5,68	12,82
Pillkallen	18,975	44.309	2,335	7	2,71	12,47	0,20	.	21	5,57	12,22
Ragnit	22,319	52,359	2,345	10	2,23	15,83	0,40	6,61	28	5,60	10,04
Sensburg	22,358	47,237	2,112	9	2,48	9,25	8,80	.	26	4,82	9,59
Stallupönen	12,770	44,233	3,463	8	1,59	9,66	3	3,98	18	8,30	26,04
Tilsit	14,858	62,784	4,225	10	1,48	14,04	5	.	27	9,79	23,21

Die Postagentur auf der Schneekoppe. Das Riesengebirge und namentlich auch die Schneekoppe war während der Pfingstfeiertage trotz der Schneemassen, über welche die Koppensteiger noch häufig den Weg nehmen mußten, sehr zahlreich besucht. Die auf der Koppe errichtete »**Kaiserlich Deutsche Postagentur**« wurde bei dieser Gelegenheit stark benutzt. Am zweiten Feiertage wurden von etwa 60 Personen 102 Briefe und 98 Postkarten zur Beförderung abgegeben.

---

*) Eisenbahnstation ohne Postanstalt zwischen Dammerkirch und Belfort.

Der Wiener Frauen-Erwerbverein bildet auch Telegraphistinnen aus. Im Jahre 1872 wurde der fünfte Turnus unter zahlreicher Anmeldung von Schülerinnen eröffnet. 36 Absolvirte sind schon im Dienst des K. K. Staatstelegraphen angestellt worden.

Geschäftsbericht des Schweizerischen Bundesrathes über das Postdepartement. Der Bericht faßt die Fortschritte zusammen, die seit der Periode von 1867 im Interesse des Publicums gemacht worden: Erleichterung der Taxe für Briefe, Drucksachen, Waarenmuster im Verkehr mit dem Ausland, Austausch directer Briefpackete mit verschiedenen Staaten, Ausdehnung der Geldanweisung, Zulassung der internationalen Correspondenzkarten im Verkehr mit Deutschland und Oesterreich u. a. m., und stellt als wünschbar auf: Einführung der obligatorischen Frankirung im internationalen Verkehr, Einführung der gegenseitigen Unentgeltlichkeit des Depeschentransits und Aufhebung aller internationalen Abrechnung bezüglich der Briefe, Drucksachen und Waarenmuster, — woran sich dann vielleicht Annahme einer einheitlichen internationalen Taxe der Briefpostgegenstände anschließen könnte. — Im inländischen Verkehr wurden eingeführt die Correspondenzkarten, die Francobanden für Drucksachen, zwei neue Formate von Francocouverts und eine Vermehrung der zur Auszahlung interner Geldanweisungen bis 500 Franken ermächtigten Postbüreaus. Daneben ist noch Ermäßigung der Fahrposttaxe, Vermehrung des einfachen Briefpostgewichtsatzes und Annahme einer fixen Zuschlagtaxe für alle unfrankirten Briefe zu erwähnen. Die Vermehrung der Geldanweisungsbüreaus und andere Gründe machten es nothwendig, häufige Inspectionen vorzunehmen, und es wurde über das Postpersonal ein »Inspector des Personellen« gesetzt, der Register und Rapporte verfaßt über Bildungsresultat, Geschäftsführung und Betragen der Angestellten, der Gehalte, Entschädigungen und Arbeitseintheilung regelt, sowie die Maßregeln, vermittelst welcher die gegenseitige Versicherungskasse der Postbeamten und Angestellten zu unterstützen ist. — Eine besondere Erwähnung verdient die Bemühung des Postdepartements während des Aufgebots 1870/71, die Grundlagen eines Feldpostdienstes aufzustellen, um den kriegführenden Staaten damit zu zeigen, von welchem Nutzen die neutrale Schweiz für Aufrechthaltung der internationalen Postverbindungen im Kriegsfalle sein kann.

Der Bericht sagt, daß bei allen Neuerungen zwei Gesichtspunkte maßgebend gewesen, prompte, billige Bedienung und Gewinnung eines Reinertrages, der zur Bezahlung der cantonalen Entschädigungen ausreichen sollte.

Vermehrung des Verkehrs und Begünstigung der Sonntagsruhe haben eine entsprechende Vermehrung des Personals nach sich gezogen, und zwar Alles in Allem um 198 Personen. Die Patentprüfung wurde von 76 Candidaten, worunter 7 Frauen, bestanden. Unter der Rubrik »Gehalte und Provisionen« bespricht der Bericht die Maßregel des Bundesrathes, in Zukunft von der den Postangestellten als Provisionen und Tantièmen bewilligten Nebeneinnahmen abzusehen. Eine Betheiligung der Interessen von Angestellten am ökonomischen Erfolge des Geschäftsbetriebes ist beim Postverkehr principiell von keinem Nutzen und zudem meistentheils von verschwindend kleinem Betrag. Die Angestellten selber vertauschen dieses System gern mit einer allgemeinen Erhöhung der Besoldungen,

wie sie die in Aussicht stehende Besoldungsrevision verspricht. — Verträge und Nachtragsverträge mit den verschiedensten Staaten des Auslandes haben die verschiedensten Erleichterungen eingeführt, besonders Geldanweisungsaccept für Nordamerika, Correspondenzkarten mit Deutschland und Oesterreich, Erhöhung des Gewichtsatzes für Drucksachen u. a. m. Der Geldanweisungsverkehr ergab einen Ertrag von 295,317 Fr., weitaus das Meiste aus dem inneren Verkehr, in zweiter Linie mit Italien, Frankreich und Deutschland. Bei den beiden letzteren zeigt sich eine Abnahme, weil im vorletzten Jahre die Kriegsverhältnisse eine anormale Steigerung hervorgebracht hatten, bei ersterem eine Steigerung, weil die vielen Eisenbahnbauten eine Menge Italienischer Arbeiter, die in Verkehr mit ihren Angehörigen stehen, in die Schweiz gelockt. Die Verletzung des Postregals wurde auch dies Jahr in zahlreichen Fällen mit Buße belegt, besonders verlockend scheint der Personentransport mit unterlegten Pferden zu sein.

Das wichtige Capitel vom Courswesen erhält im Bericht eine allgemeine Beleuchtung. Seit 1854 steht hier ein Deficit, da, trotzdem alle Bedürfnisse im Preis gestiegen, die Concurrenz mit den Eisenbahnen keine Erhöhung der Fahrtaxen erlaubt. Im Jahre 1872 wurden 34 neue Postcourse eingeführt, meist kürzere Strecken, so daß im Ganzen 542 im Betriebe stehen. Das diesjährige Deficit beträgt 1,102,580 Fr. Die auf Italienischem Gebiet von Colico nach Bormio eingeführte Schweizerische Post gab trotz der Subvention von 22,800 Fr. ein Passivum von 12,190 Fr. Voriges Jahr betrug die Subvention nur 6860 Fr. und das Passivum 24,911 Fr., diese Verbesserung des Erträgnisses veranlaßte die Verwaltung, die betreffende Linie noch für 1873 beizubehalten, und zwar namentlich im Interesse der Schweizerischen Verkehrsbedürfnisse.

Der Dienst der fahrenden Postbüreaus gewinnt jedes Jahr an Wichtigkeit. Im Berichtsjahr hat jeder der 54 Bahnpostwagen circa 65,180 Kilometer zurückgelegt, und es beträgt die Zahl der täglich verwendbaren Postbeamten durchschnittlich 70. — Schiffspostcourse sind eingeführt auf dem Zürcher- und Vierwaldstätter-, im Sommer zudem auch auf dem Thunersee.

Der Reinertrag ergiebt dieses Jahr bei 12,083,952 Fr. 33 Rp. Einnahmen und 10,282,613 Fr. 33 Rp. Ausgaben 1,801,339 Fr. (1871: 1,747,181 Fr.), wovon an die Cantone als ordentliche Jahresentschädigung 1,486,560 Fr. 92 Rp. ausgerichtet wurden.

62,817 Fr. 39 Rp. wurden unter die Beamten vertheilt (1871 betrug dieser Gewinnantheil nur 52,048 Fr. 75 Rp.), der Ueberschuß von 251,960 Fr. 69 Rp. ist den Cantonen auf Rechnung der zu Gunsten derselben vorbemerkten Guthaben ausbezahlt worden. 1872 betrug dieses 1,901,250 Fr. 94 Rp., nunmehr 1,649,290 Fr. 25 Rp. Das Inventar zeigt auf 1872 an Bestand des Postmaterials 2,124,752 Fr. 92 Rp.; da keine Neuanschaffungen stattfanden, wurden auf 1873 für Abnutzung 10 pCt. abgeschrieben.

Die Zahl der beförderten Postreisenden beträgt 1,369,462 (1871: 1,211,123), die dadurch erzielte Einnahme 3,188,356 Fr. 31 Rp. (2,825,400 Fr. 36 Rp.), die Einnahmen durch Briefe und Geldanweisungen 5,124,751 Fr. (4,701,323 Fr.), Packete und Gelder 3,198,680 Fr. 79 Rp. (3,008,294 Fr. 12 Rp.). Die Kosten der aus und nach der Schweiz über andere Staaten versandten Correspondenzpackete steigen auf 136,166 Fr. 5 Rp. (122,158 Fr.

31 Rp.). Die Ausgaben für Gehalte und Vergütungen belaufen sich auf 3,775,648 Fr. 45 Rp. (3,567,319 Fr. 20 Rp.).

Die allgemeine Steigerung der Miethpreise und die Erweiterung der Büreaus brachten es nothwendig mit sich, daß die Ausgaben für Gebäulichkeiten sich im Berichtjahr um 21,047 Fr. 97 Rp. erhöhten und ein Total von 261,019 Fr. 8 Rp. erreichten.

Ueber den Stand der Arbeiten an den St. Gotthardlinien werden in dem vom 30. April datirten fünften Monatsbericht des Schweizer Bundesraths folgende Angaben gemacht: Der Richtstollen bei Göschenen ist im Laufe des Monats April um 30,4 Meter gefördert worden, bei Airolo um 12,0 Meter, und betrug am 30. April die Länge desselben bei Göschenen 117,6 Meter, bei Airolo 177,1 Meter. Die Ausweitung des Richtstollens bei Göschenen betrug am 30. April 62,0 M. (gegen 60,0 M. am 31. März), bei Airolo 164,7 M. (gegen 150,4 M. am 31. März). Die Gewölbemauerung schritt bei Airolo im Laufe des Monats um 41,8 M. vorwärts und betrug am Ende des Monats im Ganzen 145,0 M. Die Zahl der durchschnittlich beschäftigten Arbeiter stellt sich bei Göschenen auf 302, bei Airolo auf 348.

Bei Göschenen bohrt man fortwährend durch Granit oder granitharten Gneiß. Die mechanische Bohrung hat im ersten Monat ihrer Anwendung noch keinen großen Fortschritt ermöglicht, was leicht begreiflich ist, wenn man bedenkt, daß die Arbeiter mit dem Gebrauch der neuen Bohrmaschinen erst vertraut gemacht werden mußten. Jedoch wuchsen die Fortschritte in dem Maße, als die Geschicklichkeit der Arbeiter zunahm und sind jetzt als Maximum bereits 1,8 Meter pro Tag erreicht.

Bei Airolo fanden sich die Glimmerschichten hin und wieder mit erdigen Materien durchsetzt und mit Wasser erfüllt, was der Festigkeit des Gesteins und damit dem Fortrücken der Arbeit wesentlichen Eintrag that. 172 M. vom Eingange entfernt stieß man auf Granitkrystalle von ziemlich umfänglichen Dimensionen. Die Temperatur der Luft betrug im Innern 16° C., im Freien dagegen nur 9° C. Mit Aufstellung der Luftdruck- und Dampfmaschinen ist mittlerweile begonnen und wird die mechanische Bohrung demnächst auch auf dieser Seite ins Leben treten können.

Das Postwesen in der Argentinischen Republik. Der General-Director der Argentinischen Post, Señor G. A. de Posada, hat unter dem 15. März 1872 der Regierung das Post-Jahrbuch eingereicht, welches einen vollständigen Bericht über die Verwaltung des Postwesens im Jahre 1871 enthält. Das Jahr war wegen des herrschenden gelben Fiebers kein günstiges, doch haben sich die Einnahmen von 116,051 Piastern im Jahre 1870 auf 117,414 Piaster gehoben. Dazu treten noch einige andere Einnahmen, namentlich Interessen aus den Fonds der Verwaltung, durch welche die Einnahmen auf 126,302 Piaster steigen. Dagegen haben die Ausgaben 173,681 Piaster betragen, wodurch ein Zuschuß von 47,379 Piastern erforderlich wurde.

Der Verkauf von Postmarken brachte im Jahre 1871 ein 85,109 Piaster (gegen 85,521 im vorigen Jahre und 25,148 im Jahre 1863).

Die Gesammtzahl der ein- und ausgegangenen Briefe betrug 3,023,024 Stück (19,750 oder $\frac{2}{3}$ pCt. mehr als im Vorjahre). Die officiellen Depeschen erreichten die Gesammtziffer von 153,730, die Druckschriften von 1,926,637, recommandirte Briefe von 17,563.

Zu der Besorgung dieser Correspondenz haben das Territorium und die Ströme der Republik befahren 20,088 Messagerien, 1448 Reitposten, 1804 Fahrposten*), 8550 Eisenbahnzüge, 8061 Dampf- und 233 Segelschiffe.

Die Zahl der Postämter betrug 180, wovon 48 auf das Innere und 132 auf das Litorale kommen. Davon sind 109 bezahlt, 71 werden umsonst verwaltet.

Die Zahl der Angestellten in den Postämtern betrug 331, das Gesammtpersonal des Postdienstes 3978 Personen.

Die ambulanten Postämter auf den Eisenbahnen haben ihren Dienst regelmäßig versehen, obgleich namentlich auf der Central-Argentinischen Bahn der Postverkehr bedeutend größere Dimensionen als im Vorjahre angenommen hatte.

Eine Stadtpost existirt nur in Buenos-Ayres, die Zahl der in die Wohnungen gebrachten Briefe betrug 210,322.

Ueberseeische Linien bestehen von und nach Liverpool, Southampton, Genua und Neapel, Marseille, Antwerpen, Bordeaux, Glasgow, die Linie Rosario-Liverpool-Antwerpen, die Linie Rio de Janeiro, welche Montevideo, Rio Grande und Paranaguá berührt und die Linie nach Havana.

Der Verkehr der recommandirten Correspondenz vom Auslande hat sich sehr gehoben. Die Zahlen indessen werden nur für den Verkehr von England her angegeben. Die Zahl der recommandirten Briefe von dort betrug 1871: 1721, 1870: 1296, im Jahre 1859 nur 141.

Die Sillas-Correos, welche in dem letzten Jahre einen sehr bedeutenden Kostenaufwand verursachten (mit den berittenen Posten zusammen 60,818 Pesos), werden als sehr zweckmäßig gelobt und ihre Verbreitung befürwortet, da sie viel zuverlässiger als die Messagerien sind.

Sie sollen auch zur Bedienung der Landpost verwendet werden, welche bisher noch wenig entwickelt ist.

Aus den Regulativen für die Postverwaltung verdient erwähnt zu werden, daß unfrankirte oder nicht genügend frankirte Briefe nicht expedirt werden, die Beamten und Soldaten Portofreiheit genießen.

---

*) Sillas-correos, durch Gesetz vom 24. September 1869 eingeführt, sind leichte Wagen von 6 Arroben Gewicht, mit zwei Pferden bespannt, auf deren einem der Postillon reitet, und nur Raum für den Conducteur und einen Passagier bietend.

Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Kapßler.

Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Deutsches Postarchiv.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 12. Berlin, Juli. 1873.

I. Actenstücke und Aufsätze.

35. Die Ergebnisse des Italienischen Postbetriebes im Jahre 1870.

Der vor Kurzem veröffentlichte achte Generalbericht über die Ergebnisse des Italienischen Postbetriebes im Jahre 1870 hebt hervor, daß es der Italienischen Postverwaltung gelungen sei, nicht nur das zum ersten Male im Jahre 1869 erreichte Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben zu erhalten, sondern auch einen wennschon nicht bedeutenden Einnahme-Ueberschuß zu erzielen. Dies Ergebniß ist um so bemerkenswerther, als das Jahr 1870, zufolge der Einverleibung der Provinz Rom und der durchgreifenden Reorganisation der Italienischen Postverwaltung*), nicht unerhebliche Mehrausgaben mit sich brachte.

Es würde zu weit führen, den umfassenden und mit besonderer Sorgfalt ausgearbeiteten Generalbericht in allen seinen interessanten Details näher zu verfolgen; die nachstehende Darstellung muß sich vielmehr darauf beschränken, eine allgemeine Uebersicht des vorliegenden Materials zu geben.

---

*) Die Organisation des Italienischen Postwesens wird in einer der nächsten Nummern des Postarchivs eingehend behandelt werden.

Briefverkehr. Die Zahl der bei den Italienischen Postanstalten aufgegebenen Briefe jeder Art betrug

im Jahre 1870	....	89,430,261 Stück,
» » 1869 dagegen	....	87,613,438 »
mithin ergiebt sich pro 1870 eine Steigerung um		1,816,823 Stück.

Aus der Uebersicht der auf die einzelnen Provinzen und bz. auf je einen Einwohner in denselben entfallenden Zahl von Briefen geht besonders augenfällig hervor, daß die nördlichen Provinzen gegenüber den südlichen ein überwiegend günstiges Resultat aufzuweisen haben.

Mit den höchsten Durchschnittssätzen figuriren die Provinzen:

Livorno	mit	15,14	Stück Briefen für je einen Einwohner,
Florenz	»	10,40	» » » » » »
Genua	»	9,73	» » » » » »

Die niedrigsten Durchschnittssätze haben dagegen die Provinzen:

Molise	im früheren Königreich Neapel	mit	0,94	Stück für je einen Einwohner,
Avellino		»	1,00	» » » » »
Teramo		»	1,17	» » » » »

Daß die verkehrsreicheren großen Städte in den erstaufgeführten Provinzen nicht allein oder vorzugsweise den Ausschlag geben, erhellt beispielsweise daraus, daß die Provinz Neapel einen Durchschnittssatz von 7,55, die Provinz Mailand dagegen einen solchen von 9,15 aufweist.

Einer besonderen Verkettung von Umständen mag es zuzuschreiben sein, daß auch im Jahre 1870, ebenso wie im vorhergegangenen Jahre, in 50 Provinzen die Zahl der Briefe zugenommen, in 18 Provinzen abgenommen hat.

Die größte Zunahme zeigen die Provinzen:

Mailand	mit	einer	Zunahme	von	1,434,552	Stücken,
Florenz	»	»	»	»	589,350	»
Brescia	»	»	»	»	493,210	»
Messina	»	»	»	»	420,392	»
Novara	»	»	»	»	298,810	»
Udine	»	»	»	»	259,109	»

Auffällig ist die Erscheinung, daß in allen großen Städten, mit alleiniger Ausnahme von Mailand und Florenz, eine Verminderung der Briefzahl, gegenüber dem Vorjahre, eingetreten ist.

Eine stetige Zunahme des Correspondenzverkehrs hat überhaupt nur die Provinz Mailand aufzuweisen, in welcher die Zahl der aufgegebenen Briefe seit dem Jahre 1864 in ununterbrochener Steigerung von 4,809,235 Stück bis auf 8,683,600 Stück sich gehoben hat.

Von der Gesammtzahl der Briefe waren, einschließlich der im Voraus zu frankirenden recommandirten und Werthbriefe, 94,08 pCt. frankirt. Im Jahre 1869 betrugen die frankirten Briefe 92,97 pCt.

Die nachstehende Uebersicht zeigt, daß auch die Zahl der recommandirten und Werthbriefe im Jahre 1870 gestiegen ist; es belief sich nämlich

	die Zahl der recommand. Briefe	die Zahl der Werth- Briefe	der declarirte Werth der Letzteren. Lire.
im Jahre 1869 auf	1,980,690	126,803	106,442,315
» » 1870 »	2,270,811	137,556	101,886,601
Mithin 1870 mehr	290,121	10,753	—
Mithin 1870 weniger	—	—	4,555,714

Daß trotz der vermehrten Zahl von Werthbriefen die Gesammtsumme der declarirten Werthe nicht unerheblich gegen das Vorjahr zurückgeblieben ist, glaubt die Italienische Postverwaltung theils einer blos zufälligen Combination, theils dem Umstande zuschreiben zu müssen, daß sowohl die Uebung, nur einen geringeren als den wirklichen Werth zu declariren, als auch die Benutzung der Postanweisungen immer mehr Platz greift.

Die Städte, in welchen die größten Summen in declarirten Briefen zur Aufgabe gelangten, sind folgende:

Florenz mit .... 9,869,674 Lire,
Genua » .... 9,336,610 »
Mailand » .... 9,192,474 »
Neapel » .... 7,101,716 »
Turin » .... 6,765,779 »
Livorno » .... 6,710,459 »

Von vielen Municipalverwaltungen ist das Ansinnen gestellt worden, die Befugniß zur Annahme von Werthbriefen möchte auch auf die kleineren Postanstalten ausgedehnt werden.

Die Italienische Postverwaltung glaubt jedoch an der bisherigen Einrichtung, wonach nur bei denjenigen Postanstalten, woselbst Beamte der I. Kategorie beschäftigt sind, derartige Briefe zur Aufgabe gelangen können, festhalten zu müssen, weil die Ausdehnung dieser Annahmebefugniß auf diejenigen Postanstalten, welche nur von einem Beamten als Nebenbeschäftigung verwaltet werden — es sind dies die der Zahl nach bei Weitem überwiegenden Postanstalten 2. Klasse — mit einer allzugroßen Gefährdung des Kasseninteresses der Postverwaltung verknüpft sein würde, da es gegenwärtig schon schwer halte, für die beim Postanweisungsverkehr zum Umsatz kommenden Summen genügende Sicherstellung seitens der Vorsteher dieser kleineren Postanstalten zu erlangen.

Ein weiteres Bedenken gegen die gewünschte Einrichtung findet die Italienische Postverwaltung ferner in dem Umstande, daß die Posten auf Landwegen allzusehr räuberischen Ueberfällen ausgesetzt sein würden.

Verloren gegangen sind im Jahre 1870

a) 334 recommandirte Briefe,
b) 10 Werthbriefe.

An Ersatz ist hierfür bezahlt worden:

ad a) 1,500 Lire,
ad b) 12,265 »
zusammen 13,765 Lire;

hiervon konnten 6050 Lire von den Schuldigen eingezogen werden, so daß auf die Postkasse nur der Betrag von 7715 Lire zu übernehmen war.

Von den obigen 334 recommandirten Briefen sind 216 in Folge räuberischer Ueberfälle auf den Landstraßen in Verlust gerathen.

Zeitungen und andere Drucksachen. Die Zahl der durch die Italienischen Posten zur Versendung gekommenen Druckschriften belief sich im Jahre 1870 auf .... 75,141,756 Stück
gegen .... 73,972,460 » im Vorjahre.

Die obige Stückzahl pro 1870 setzt sich zusammen aus 59,899,212 periodisch erscheinenden Druckschriften und 15,242,544 nicht periodischen.

Die hervorragendsten Stellen nehmen ein die Provinzen:

Florenz mit 15,600,642 Stück ..... 22,50 auf jeden Einwohner,
Mailand » 13,460,934 » ..... 14,19 » » »
Turin » 11,855,922 » ..... 12,58 » » »

An letzter Stelle erscheint die Provinz Trapani (auf der Insel Sicilien) mit 29,352 Stück ..... 0,13 für jeden Einwohner.

An der Zunahme in diesem Zweige des Postverkehrs nahmen nur drei große Städte, Florenz, Genua und Bologna mit einer verhältnißmäßig unbedeutenden Ziffer Theil, während im Uebrigen in den großen Städten sogar eine Verminderung, in den kleinen Städten dagegen durchweg eine mehr oder minder bedeutende Vermehrung eingetreten ist.

Diese letztere Thatsache liefert den erfreulichen Beweis, daß die geistige Bildung immer mehr Gemeingut der Bevölkerung zu werden beginnt. Die Italienische Postverwaltung hat es sich deshalb auch in anerkennenswerther Weise zur Aufgabe gestellt, ein möglichst vollkommenes Beförderungssystem in diesem Geschäftszweige zu schaffen, sowie jede zulässige Erleichterung eintreten zu lassen.

Bestellungsdienst. Die Zahl der Postsendungen, welche an die Adressaten in ihren Wohnungen bestellt wurden, belief sich auf 61,537,668 Stück, was gegenüber dem Vorjahre mit .... 55,631,596 »
eine Vermehrung von .... 5,906,072 Stück
ausmacht.

Bei Weitem den ersten Platz hinsichtlich der Zahl der bestellten Sendungen nimmt Mailand mit .... 8,222,916 Stück ein, sodann folgen von den größeren Städten

Turin mit	4,771,482	Stück,
Florenz »	3,953,388	»
Neapel »	3,865,528	»
Genua »	3,407,454	»
Venedig »	2,013,444	»

Die Zahl der unanbringlichen Sendungen betrug 389,470 Stück oder 0,43 pCt., gegen 464,758 im Jahre 1869. 5276 Sendungen ohne Adresse, oder mit ungenügender Adresse, welche nicht sogleich bei der Aufgabe zurückgegeben werden konnten, wurden, den reglementarischen Bestimmungen gemäß, an die General-Postdirection eingesandt. Hiervon konnten

a) den Adressaten noch zugeführt werden	890	Stück,
b) an die Absender wurden zurückgegeben	3578	»
c) an ausländische Postanstalten wurden zurückgesandt	23	»
d) als gänzlich unanbringlich vernichtet	785	»

An portofreien Sendungen wurden befördert .. 30,325,584 Stück,
was gegen das Jahr 1869 mit .... 31,152,011 »
eine Verminderung um .... 826,427 Stück
ausmacht.

Die Einnahme für verkaufte Freimarken betrug 13,768,630 Lire 52 Ct.
gegen .... 13,488,776 » 40 »
im Vorjahre, mithin mehr .... 279,854 Lire 12 Ct.
Der Gesammtbetrag der zur Zutaxirung der unfrankirten Sendungen benutzten Taxwerthzeichen belief sich auf 1,421,416 Lire 13 Ct. Die erhebliche Differenz gegen das Jahr 1869, in welchem nur für 36,426 Lire 50 Ct. an derartigen Taxwerthzeichen verwendet wurden, hat darin ihren Grund, daß erst vom 1. Januar 1870 ab sämmtliche unfrankirte Sendungen mit Taxwerthzeichen versehen wurden, während diese Einrichtung früher nur für die bei ein und derselben Postanstalt aufgegebenen und distribuirten Sendungen bestanden hatte.

Der Postanweisungsverkehr ist so erheblich in der Aufnahme begriffen, daß derselbe bei vielen Postanstalten bereits eine größere Bedeutung als selbst der Briefverkehr erlangt hat.

Außer dem zahlreichen Personal, welches bei den Postämtern I. Klasse und bei den Provinzial-Directionen ausschließlich in diesem Dienstzweige beschäftigt wird, waren in der für ihn bei der General-Postdirection bestehenden Abtheilung im Laufe des Jahres 1870 durchschnittlich 100 Beamte thätig.

Auch bei den nur von einem Beamten verwalteten Postämtern II. Klasse hatte der Postanweisungsverkehr eine so erhebliche Bedeutung gewonnen, daß die General-Postdirection sich veranlaßt sah, außer den von den betreffenden Stelleninhabern bestellten Amtscautionen noch besondere bürgschaftsweise Sicherheiten zu verlangen.

Die nachstehende Uebersicht enthält die Resultate des Postanweisungsverkehrs pro 1870.

	Einzahlungen. Stück.	Einzahlungen. Werth. Lire.	Auszahlungen. Stück.	Auszahlungen. Werth. Lire.	Gesammte Porto-Einnahme. Lire.
Gewöhnliche Postanweisungen	2,009,901	214,798,715	1,983,376	214,757,781	1,393,087
Soldaten-Postanweisungen	700,908	5,290,577	680,030	5,215,009	
Telegraphische Postanweisungen	35,067	12,228,733	34,627	12,228,160	
Internationale und durch die Consuln vermittelte Postanweisungen	69,060	27,492,304	95,560	27,872,899	
zusammen...	2,814,936	259,810,329	2,793,593	260,073,849	1,393,087
gegen 1869 mit...	2,565,967	205,308,502	2,573,681	205,762,709	1,378,588
mehr...	248,969	54,501,827	219,912	54,311,140	14,499

Es ergiebt dies pro 1870 einen gesammten Geldumsatz durch Postanweisungen in Höhe von mehr als einer halben Milliarde Francs.

Obenan stehen in diesem Zweige des Geldverkehrs:

die Provinzen:	Einzahlungen. Stück.	Einzahlungen. Werth. Lire.	Auszahlungen. Stück.	Auszahlungen. Werth. Lire.
Neapel mit	83,312	19,953,027	199,312	20,030,395
Mailand	98,274	13,651,778	235,809	13,524,273
Turin	131,744	12,952,186	236,421	12,041,751
Genua	105,196	11,269,036	104,641	9,709,479
Florenz	102,597	9,791,645	198,694	12,344,252
Alessandria	91,000	7,260,515	94,893	5,868,465

Mit Ausnahme der Provinz Neapel macht sich auch in diesem Geschäftszweige die überwiegende Bedeutung des Verkehrs der nördlichen Provinzen geltend.

Die nachstehende Uebersicht läßt den durch Postanweisungen vermittelten Geldumsatz mit dem Auslande ersehen.

	Anweisungsbeträge aus	Anweisungsbeträge nach
Frankreich	2,817,457 Lire	1,565,343 Lire
Schweiz	739,203 »	1,657,702 »
Aegypten	3,711,074 »	271,232 »
Tunis	592,822 »	33,328 »
Türkei	376,869 »	—
Nord-Amerika	752,848 »	—
Süd-Amerika	5,017,003 »	—
Uebrigen Ländern	290,508 »	—

Zu den den Postanweisungsverkehr vermittelnden Consulaten*) traten im Jahre 1870 neue hinzu, diejenigen in: Aleppo, Hamburg, Caracas, Damascus, Mexico, Port-Said und Sulina. Dagegen schieden aus die Consulate in: Assumption, Cardiff und Shanghai.

Die meisten Einzahlungen wurden, gleichwie in den Vorjahren, bewirkt bei den Consulaten in:

Buenos-Ayres	mit	2,522,071 Lire,
Montevideo	»	1,401,646 »
und Rio Janeiro	»	749,061 »

Das Consulat in Hamburg vermittelte nur 3 Einzahlungen im Betrage von zusammen 1260 Lire. Der Verlust, welchen die Postverwaltung im Postanweisungsverkehr zu tragen hatte, betrug im Ganzen 39,186 Lire, worunter

5,185 Lire verursacht durch Diebstähle in den Postbüreaus,
15,224 » » » Unterschlagungen,
14,295 » » » räuberische Ueberfälle,
4,482 » » » Unterschlagung von recommandirten und Werthbriefen**).

Gegen das Vorjahr hat sich der Gesammtverlust um 7049 Lire vermindert.

Dieses günstige Resultat ist ausschließlich einer erfreulichen Abnahme der Unterschlagungen von Seiten der im Postdienste beschäftigten Beamten und Unterbeamten zuzuschreiben. Die Diebstähle in den Postbüreaus (durch nicht im Postdienste Stehende verübt) und die räubischen Ueberfälle nahmen dagegen zu.

Postverkehr mit dem Auslande. Neue Postverträge mit ausländischen Verwaltungen sind im Jahre 1870 nicht abgeschlossen worden.

Die nachstehende Uebersicht enthält die Resultate des Briefverkehrs mit dem Auslande:

Auswärtige Staaten.	Anzahl der dorthin abgesandten Briefe.	Anzahl der von dort empfangenen Briefe.
Frankreich	1,387,970	1,450,344
Oesterreich	1,005,980	1,025,439
Kirchenstaat (vom 1. Januar bis 20. September)	858,906	826,653
Latus	3,252,856	3,302,436

*) Ueber diese specifisch-Italienische Einrichtung vergleiche man die Mittheilungen im Postamtsblatte von 1871 S. 276.

**) Die aus dem Postanweisungsverkehr herrührenden Baarbestände werden von den betreffenden Postanstalten in recommandirten oder Werthbriefen, bz. in klingender Münze an die Provinzial-Directionen oder an andere Postanstalten, welche eines Zuschusses bedürfen, abgeführt.
Art. 198 der Instruction über die Behandlung der Postanweisungen enthält die Bestimmung, daß die Postanstalten in denjenigen Fällen, in welchen dergleichen Werthsendungen durch Postfußboten auf notorisch unsicheren Straßen befördert werden müssen, stets Gendarmerie der Militair zur Begleitung zu requiriren haben.

Auswärtige Staaten.	Anzahl der dorthin abgesandten Briefe.	Anzahl der von dort empfangenen Briefe.
Transport.....	3,252,856	3,302,436
Großbritannien und Malta	580,065	721,815
Schweiz	514,960	545,211
Norddeutschland	221,160	211,846
Vereinigte Staaten von Amerika	81,185	63,544
Belgien	72,040	75,531
Bayern	67,158	104,121
Türkei	64,259	61,775
Spanien	46,594	47,901
Griechenland	33,663	33,660
Niederlande	27,562	22,734
Württemberg	20,903	15,921
Baden	17,653	19,170
Brasilien	15,895	13,424
Portugal	6,541	7,220
Andere auswärtige Staaten	235,388	246,456
Summa	5,257,882	5,492,765
gegen 1869 mehr	63,137	—
gegen 1869 weniger	—	93,014

Der Portoantheil der Italienischen Postverwaltung betrug 455,151 Lire, derjenige der sämmtlichen auswärtigen Staaten .... 492,479 »

	Briefe. Grammen.		Drucksachen. Grammen.
Eine erhebliche Steigerung ist im Jahre 1870 hinsichtlich des Durchgangsverkehrs eingetreten. Während im Jahre 1869	8,170,557	und	24,942,687
im Transit durch Italien befördert wurden, belief sich dieser Transitverkehr im Jahre 1870 auf	16,873,857	»	72,713,958
mithin mehr	8,703,300	und	47,771,271

Dem entsprechend steigerte sich die Einnahme aus diesem Geschäftszweige von .... 44,721 Lire pro 1869 auf.. 280,901 » » 1870.
Hierunter entfällt die bedeutendste Einnahme mit 215,519 Lire auf den Transitverkehr zwischen Großbritannien und Indien (via Brindisi).

Organisation und Ergebnisse des Betriebs. Die Zahl der Postanstalten ist im Jahre 1870 um 8 vermehrt worden und belief sich im Ganzen auf 2605, nämlich:

68 Provinzial-Directionen,
110 Postämter I. Klasse,
2427 Postämter II. Klasse.

Hinsichtlich der Einrichtung neuer Postanstalten sind im Laufe der Jahre vorzugsweise die neu erworbenen mittleren und südlichen Provinzen berücksichtigt worden.

Während in den alten Provinzen die im Jahre 1861 vorhanden gewesenen 715 Postanstalten allmälig bis auf 688, die 567 Postanstalten in Lombardo-Venetien auf 532 reducirt worden sind, hat in den Marken und Umbrien seit jener Zeit eine Vermehrung von 137 Postanstalten auf 277, in Toscana von 163 auf 186, in den Neapolitanischen Provinzen von 238 auf 606 und in Sicilien von 138 auf 199 stattgefunden.

Im Jahre 1861 kam unter Anderm in den Neapolitanischen Provinzen 1 Postanstalt auf je 29,299 Einwohner, im Jahre 1870 1 Postanstalt auf je 11,507 Einwohner.

Von den Posttransporten wurden zurückgelegt:

6,852,365	Kilometer	auf Eisenbahnen,
11,809,620	»	von den Postwagen auf Landrouten,
1,678,470	»	von den Reitposten,
6,881,980	»	von den Fußbotenposten,
196,735	»	von den Schiffsposten,
zusammen 27,419,170	Kilometer.	

Gegen 1869 mehr 134,882 Kilometer.

Der Gesammtaufwand an Transportkosten betrug ..... 2,163,924 Lire.
Gegen 1869 weniger .... 60,460 »

Im Landbestelldienste wurden 2907 Briefträger und andere Agenten — gegen 2849 im Vorjahre — beschäftigt, von welchen ein regelmäßiger Bestellungs- und Sammeldienst in 3867 Ortschaften — 3817 im Vorjahre — unterhalten wurde. Die Gesammtkosten für diesen Dienstzweig beliefen sich auf die verhältnißmäßig geringe Summe von 430,637 Lire. Ein Landbriefträger oder Agent bezog demnach im Durchschnitt ca. 148 Lire jährlich.

In der Organisation des Seepostdienstes ist gegenüber dem Vorjahr nur insofern eine Aenderung eingetreten, als die von der Gesellschaft »Adriatico Orientale« befahrene Linie Alessandria-Brindisi bis Venedig ausgedehnt wurde.

Zur Versehung des Seepostdienstes wurden im Ganzen 63 Dampfschiffe verwendet.

Postgesetzgebung. Nach Vollendung der einheitlichen Organisation der Postverwaltung wurde vor Allem auf die Durchführung des Gesetzes vom 5. Mai 1862 Bedacht genommen, durch welches die Taxe für frankirte Briefe im Innern des gesammten Königreichs auf 15 Centesimi für je 10 Grammen, für unfrankirte Briefe auf 30 Centesimi für je 10 Grammen festgesetzt ist.

Eine besondere Begünstigung ist durch die allgemeine Durchführung dieses Gesetzes dem Zeitungsverkehr zu Theil geworden, indem hiernach die Taxe für Zeitungen 1 Centesimo pro Stück, für periodisch erscheinende Druckschriften 2 Centesimi pro Stück beträgt.

Finanzielle Ergebnisse. Die Einnahmen der Italienischen Postverwaltung betrugen im Jahre 1870 .... 17,305,179 Lire,
die Ausgaben.. 17,012,638 »

mithin Einnahme-Ueberschuß .... 292,541 Lire.

Das Verhältniß der einzelnen Einnahmeposten zu denjenigen des Vorjahres ist in nachstehender Uebersicht enthalten:

	1869		1870	
Briefporto	14,573,930	Lire,	15,190,046	Lire,
Zeitungsgebühren	297,401	»	362,768	»
Gebühren für Postanweisungen	1,378,588	»	1,385,313	»
Personengelder	66,773	»	52,179	»
Verschiedene Einnahmen, darunter Portoantheile aus dem internationalen Verkehr, sowie Beiträge der Gemeinden	446,254	»	314,873	»
Summa	16,762,946	Lire,	17,305,179	Lire.

In den Vorjahren, seit dem Jahre 1862, stellen sich diese Ergebnisse, wie folgt:

	Einnahmen.	Ausgaben.	Zuschuß.	Ueberschuß.
pro 1862......	11,944,793	21,740,226	9,795,433	—
» 1863......	12,508,148	19,042,005	6,533,857	—
» 1864......	12,720,365	18,054,721	5,334,356	—
» 1865......	14,541,157	17,763,229	3,222,072	—
» 1866......	15,433,929	16,824,662	1,390,733	—
» 1867......	15,452,440	16,498,681	1,046,241	—
» 1868......	15,820,607	16,366,992	546,385	—
» 1869......	16,762,946	16,180,861	—	582,085
» 1870......	17,305,179	17,012,638	—	292,541

36. Wanderungen durch die Wiener Weltausstellung 1873.

Kein Besucher der Wiener Weltausstellung sollte seinen ersten Eingang in den Ausstellungsraum anders als durch das Hauptportal im Süden halten. Hier entwickelt sich vor seinen Augen, bevor er noch den dem friedlichen Wettstreit der Völker bestimmten Turnierplatz betritt, schon ein so malerisches Bild, daß das Wunderbare und Herrliche, was die Ausstellung ihm später darbietet, diesen ersten Eindruck nicht zu verwischen im Stande sein wird.

Unmittelbar an den dichten Laubengängen der Hauptallee des bunt belebten Praters öffnet sich das graziös aus braungefirnißtem Holze, in großartigen aber gefälligen Verhältnissen erbaute südliche Eingangsthor, welches mit seiner reichen durchbrochenen Arbeit und seiner geschmackvollen decorativen Ausschmückung das Auge fesselt. Dieses Triumphthor, durch welches die Völker in den Kampfplatz eingezogen sind, umrahmt für den noch auf der Prater-Allee stehenden Beschauer

das herrliche Bild, das sich von hier aus dem ersten Blick in den Garten der Ausstellung entrollt: die schöne breite, ungefähr 200 Meter lange und mit vier Reihen Bäume eingefaßte Kaiser-Allee, welche im Hintergrunde durch die gigantische Kuppel der Rotunde des Ausstellungspalastes, das in denselben einführende, mit reichem architektonischen Schmuck versehene große Südportal und die daran sich anschließenden Arkaden einen imposanten Abschluß findet.

Wir wandern durch die Kaiser-Allee dem Südportale zu, lassen den Pavillon des Oesterreichischen Kaisers zur Rechten, den Pavillon der Jury zur Linken liegen, werfen nur kurze Blicke auf die im Osten aus grünen Baumgruppen hervorragenden pittoresken Kuppeln und Thürme des Palastes des Vicekönigs von Egypten, auf die nah und fern, rechts und links liegenden zahlreichen Pavillons, Tempel, Kirchen, Fontainen, Statuen &c. und betreten den sich lang hinstreckenden, im Renaissancestyl erbauten Industrie-Palast — einen wahrhaft großartigen Tempel, der dem Cultus der Künste und des Gewerbfleißes geweiht ist.

Dem noch unbefangenen Auge wird hier gleich beim Eintritt eine Abtheilung der Ausstellung geboten, mit welcher an Einheit der Decoration, an Geschmack und Pracht nicht allzuviele Andere concurriren können. Es ist dies die in dem Transepte zwischen dem Südportale und dem Mittelraum der Rotunde befindliche Ausstellung der großen Wiener Teppichfabrik von Haas & Söhne, in welcher Decke, Wände, Fußboden, zahlreiche Schränke und Gerüste mit kostbaren Teppichen und Möbelstoffen drapirt sind, die in Schönheit der Muster und Farben jeden Vergleich mit den übrigen gleichartigen Produkten der Ausstellung glänzend bestehen.

An der Colossalbüste des Kaisers von Oesterreich vorüber, die geschmackvoll von exotischen Gewächsen umgeben ist, schreiten wir auf einigen Stufen in den Riesensaal der etwas tiefer gelegenen eigentlichen Rotunde hinab. Aber welch' ein wüstes Gewirr und Durcheinander empfängt uns in diesem ungeheuren Raume. Einen Ueberblick über die Rotunde geben, oder den Total-Eindruck, welchen dieselbe auf den Besucher macht, schildern zu wollen, wäre ein vergebliches Bemühen. Auch die kühnsten Vergleiche würden hinken und selbst das oft gebrauchte Bild des Chaos erscheint zu schwach, um nur annähernd das beängstigende Gefühl zu beschreiben, welches den Besucher immer wieder befällt, sobald er auf seinen Wanderungen durch die Ausstellung die Rotunde betritt.

Ist aber ein Ueberblick über das Ganze nicht möglich, so läßt sich vielleicht im Kleinen eine annähernde Vorstellung dadurch erreichen, wenn man, von einem beliebigen Punkte ausgehend, die ausgestellten Gegenstände genau in der Reihefolge aufzählt, wie sich dieselben bei einem Rundgange auf der Peripherie der Rotunde dem Blicke nacheinander präsentiren. Wir beginnen unsere Wanderung bei dem Gypsmodell des zu St. Jacob den treuen Schweizern errichteten großen Monuments; unmittelbar daneben erhebt sich ein prächtig vergoldeter Baldachin aus schwarzem Holze mit Kleiderstoffen für Damen aus Chemnitz; daneben Schiffsmodelle aus Birkenhead; das riesige Modell der Brüsseler Börse; eine Orgel aus Oettingen in Bayern; Russische Gummiwaaren; Böhmische Blechinstrumente; wieder eine Orgel; eine colossale Säule aus Stearinkerzen; Strohgeflechte aus Florenz; ein großes Modell einer Eisenbahnbrücke; ein Tempel aus Bleistiften; ein Pavillon mit Parfümerieen aus London; ein figurenreiches Monument aus Stearin mit der ebenfalls aus Stearin geformten Büste des Erfinders der Millykerzen; Thurmuhrenwerke; Stiefel; eine hohe Säule aus Gummi mit einer Rauch-

schen Victoria; eine Gothische Kirche von Baumwollenröllchen aus Manchester; Kanonen; Cigarren; Teppiche; Bronzewaaren; ein Altar; ausgestopfte Bären, Tiger und Affen; künstliche Blumen; durchschossene Panzerplatten; ein Bild des Schlosses Laxenburg aus 230,000 bunten Streichholzköpfen u. s. w., u. s. w. Und dazwischen Deutsche, Englische, Amerikanische, Französische Restaurationen, Katalogverkäuferinnen, Sesselvermietherinnen, Orgelklang, schlagende Thurmuhren, läutende Kirchenglocken, eine hin- und herwogende unabsehbare Menschenmenge. Wer weiß da schließlich, wo ihm der Kopf steht.

Wir sehnen uns aus diesem wirren Getümmel nach einem stilleren Plätzchen, das uns wieder ruhig zu Athem kommen läßt, und eilen daher durch den langen Transept nach Osten, an der Oesterreichischen, Ungarischen, Russischen, Griechischen, Türkischen, Chinesischen und Japanischen Abtheilung vorüber, hinaus ins Freie.

Hier, am Ostportal des Industrie-Palastes, zeigt sich uns inmitten grüner Rasenflächen ein monumentaler Bau alttürkischer Architektur, die getreue Nachbildung des auf dem Sophienplatze in Constantinopel befindlichen Achmed-Brunnens, und dahinter der ausgedehnte Bau der Kunsthalle, die hoch oben in der Mitte mit einer allegorischen Gruppe »Malerei und Sculptur« gekrönt ist und darunter auf einem mächtigen Architrav die von Vielen bespöttelte und jedenfalls etwas knapp gerathene Inschrift »der Kunst« trägt.

Bevor wir durch die Säulenbogen des Eingangs, unter welchen zahlreiche Sculpturen aus Marmor und Bronze aufgestellt sind, in die eigentliche Kunsthalle eintreten, werfen wir, um uns zu orientiren, einen Blick in den officiellen Kunstkatalog. Die große Zahl der darin auf 80 eng gedruckten Seiten aufgezählten Kunstproducte läßt fast erschrecken, denn wir müssen uns von vornherein mit der wenig angenehmen Aussicht abfinden, daß es ein Ding der Unmöglichkeit ist, eine solche Menge von Sculpturen, Gemälden, Aquarellen, Zeichnungen, Kupferstichen u. s. w. anders als nur flüchtig zu betrachten. Es muß uns von vornherein klar sein, daß ein Jeder, dem nicht wochenlange Studien vergönnt sind, sich lediglich darauf zu beschränken hat, einen allgemeinen Ueberblick zu erlangen, und daß selbst der fleißigste Besucher, bei nicht überreichlich zugemessener Zeit, sich nur hin und wieder und in sehr beschränktem Maße eine kurze Spanne ruhigen und behaglichen Genusses gönnen darf. Für die überwiegende Mehrzahl der Besucher ist dieser große Reichthum der Kunstausstellung jedenfalls kein besonderer Vorzug, und es wird mancher Kunstfreund die Halle mit dem Mißbehagen verlassen, daß trotz aller geistigen und körperlichen Anstrengung ihm nur möglich gewesen ist, einen verschwindend kleinen Theil der ausgestellten Schätze in sich aufzunehmen. Ohne weitere Consequenzen daraus zu ziehen, sei nur erwähnt, daß verschiedene Künstler sich mit 15, 20 und selbst noch mehr einzelnen Werken an der Ausstellung betheiligt haben.

Der Katalog führt die Vereinigten Staaten von Nordamerika mit 16 Nummern auf, dahinter Brasilien mit 1, Frankreich mit 1527, die Schweiz mit 198, Italien mit 625, Monaco mit 3, Schweden mit 45, Norwegen mit 71, Dänemark mit 101, die Niederlande mit 167, Belgien mit 296, Oesterreich mit 811, Ungarn mit 155, Rußland mit 437, Griechenland mit 37, die Türkei mit 7, China mit 2, England mit 209. Ohne das Deutsche Reich, das in dem mir vorliegenden Katalog noch fehlt, enthält derselbe im Ganzen 4708 Nummern. Da Deutschland mindestens dieselbe Zahl von Sculpturen, Gemälden 2c. wie Oesterreich-Ungarn

ausgestellt hat, so wird der vollständige Katalog gewiß nicht viel weniger als 6000 einzelne Werke registriren.

Gerade diese immense Reichhaltigkeit der Kunstausstellung hat aber auch ihre gute Seite, die der aufmerksame und lernbegierige Besucher gewiß nicht unterschätzt.

Was sonst an Ausstellungen in der Kunst geboten wird, ist und wird immer wesentlich national bleiben, und aus den wenigen Werken ausländischer Künstler, die auf den einzelnen permanenten oder regelmäßig wiederkehrenden Ausstellungen vertreten sind, wird man einen richtigen allgemeinen Ueberblick über den Stand der Kunstausübung bei den einzelnen Nationen nicht leicht gewinnen können. Ganz anders auf der Weltausstellung in Wien, wo die Französische Oelmalerei allein mit 657, die Belgische mit 206, die Italienische mit 340, die Oesterreichische mit 525 Repräsentanten auftritt. Bei einer solchen Fülle des Materials kann es nicht schwer fallen, sich ein eigenes bestimmtes Urtheil zu bilden und dabei von einer beschränkten Einseitigkeit fern zu bleiben.

Wir betreten den am Eingange belegenen großen Centralsaal, der — international, wie die Rotunde des Industrie-Palastes — Gemälde von Malern der verschiedenen Nationen enthält.

Der Centralsaal, mit seinem trefflichen Oberlichte, macht einen imposanten Eindruck; denn man hat hier mit großem Geschick eine Reihe von Gemälden zusammengestellt, die theils durch ihre außergewöhnlichen Raumverhältnisse, theils durch eine bedeutende theatralische Wirkung, theils durch den behandelten Gegenstand eine besondere und gespannte Aufmerksamkeit in Anspruch nehmen; zum großen Theil aber auch wirkliche Edelsteine der Malerei genannt werden können.

Zunächst fällt das Colossalbild des 1865 in Brüssel verstorbenen Belgischen Malers Wiertz, »Sturz der Engel«, in die Augen; ein eigenthümliches Gemälde, welches in der überkräftigen Darstellungsweise des Malers eine Unzahl colossaler und kühn verkürzter Figuren in einem ganz verwegenen Gewirr der Gliedmaßen darstellt. Gegenüber hängt das ebenso große Plafondgemälde des Franzosen Cabanel, über dessen eigentliche Bedeutung mancher Beschauer sehr in Zweifel gewesen sein mag, bevor der Katalog ihn darüber belehrte, daß dasselbe einen »Triumph der Flora« darstellen solle — und in der That scheinen diese Reigen tanzenden Pseudo-Göttinnen mit ihren kühnen Blicken eher irgendwo anders hin als in den classischen Olympos zu passen. Frankreich ist u. A. noch durch Clement's »Tod Cäsars« und durch das duftige Bild Perrault's »ein im Walde lesendes Mädchen« vertreten. — Unter den Gemälden Oesterreichischer Meister möchte ich besonders auf Canon's »Loge Johannis« und auf die Kaiserportraits von Angely und Lenbach, sowie auf die nebenhängenden Portraits des Protectors der Ausstellung, des Erzherzogs Karl Ludwig, und des Präsidenten der Ausstellung, des Erzherzogs Rainer, aufmerksam machen. — Deutschland endlich ist im Centralsaale hauptsächlich durch Piloty's bedeutendes und in der Technik vollendetes Gemälde Triumphzug des Germanicus, das in der photographischen Nachbildung bereits allgemeiner bekannt geworden ist, durch Bleibtreu's nächtliche Episode »Uebergang nach Alsen« und durch Camphausen's treffliche Reiterbilder des großen Kurfürsten und Friedrichs des Großen in hervorragender Weise betheiligt.

An den Centralsaal, bei welchem ich wegen seines besonderen Charakters eigentlich länger als statthaft verweilt habe, reihen sich rechts und links 16 große

und 18 kleinere Säle an, von welchen die großen für die Oelgemälde und einzelne Sculpturen, die kleineren zum Theil ebenfalls für Oelgemälde und Sculpturen, hauptsächlich aber für architectonische Zeichnungen, Aquarelle und Erzeugnisse der graphischen Künste bestimmt sind. Hinter dem Gebäude, welches diese Säle umfaßt, öffnet sich der mit Grasplätzen und einer großen Fontaine gezierte Kunsthof, der ringsherum von einer bedeckten Gallerie zur Aufstellung von Sculpturen umschlossen ist und außerdem zwei Pavillons — namentlich für die Italienische, Russische, Dänische, Schwedische und Norwegische Kunst, sowie für die expositions des amateurs — enthält.

Rechts vom Eingange in den Centralsaal befinden sich die vier großen und die vier kleineren Säle des Deutschen Reiches, dessen treffliche Ausstellung, insbesondere von Oelgemälden, sich eines ungetheilten Beifalls erfreut; ja man kann, und ich glaube nicht voreilig zu urtheilen, behaupten, daß die Deutsche Kunst, zusammen mit der geistesverwandten Oesterreichs, in der Kunsthalle der Ausstellung entschieden dominirt. Möglich und wahrscheinlich, daß beispielsweise ein Franzose, selbst wenn er von falsch verstandenem Nationalstolze nicht befangen ist, von seinem Standpunkte aus gerade das entgegengesetzte Urtheil fällt und die Erzeugnisse der Französischen Kunst für viel höher stehend erachtet, als die der Deutschen. Eine nur flüchtige Wanderung durch die Deutsche und die Französische Ausstellung würde uns dieses abweichende Urtheil schon vollständig begreiflich machen, denn überall springt in die Augen, daß die allgemeinen Ansichten beider Nationen über das Wesen und die Ziele der Kunst ganz erheblich auseinandergehen. Bei der Besprechung der Französischen Kunstabtheilung wird sich die Gelegenheit bieten, hierüber noch einige Worte zu sagen.

Für denjenigen, welcher die Berliner Kunstausstellungen der letzten 10 Jahre besucht hat, ist die Deutsche Abtheilung der Kunsthalle noch von ganz besonderem Interesse, denn von allen Wänden winken alte Bekannte, die vergangene Stunden fröhlichen Genusses in Erinnerung bringen. So sehen wir, um von der vorjährigen Ausstellung im Berliner Akademiegebäude nur einzelne aus dem Gedächtnisse und ohne besondere Auswahl anzuführen, Richter's farbenprächtiges Gemälde »Bau der Pyramiden«, Bendemann's »Wegführung der Juden in die Babylonische Gefangenschaft«, Paul Gräb's stimmungsvolle Architecturbilder, Kießling's vielbesprochenes »Portrait dreier Schwestern«, Harrach: »Aus den Weinbergen von Wörth«, Grützner's Genrebilder, Achenbach's Landschaften, Lasch: »Verhaftung in der Dorfschmiede«, Werner: »Graf Moltke in seinem Arbeitszimmer«, eine Reihe Orientalischer Bilder von Gentz und viele andere mehr. Aus den früheren Jahren will ich nur die Bilder des verstorbenen Eduard Hildebrandt, Menzel's großes Krönungsbild, die duftigen Märchengestalten Paul Meyerheim's, Brendel's prächtige Schafheerden, Henneberg's »Jagd nach dem Glück« erwähnen.

Die reichhaltige und trefflich zusammengestellte Oesterreichisch-Ungarische Abtheilung befindet sich neben der Deutschen, ebenfalls in vier großen und vier kleineren Sälen. Aus derselben werden u. A. Angely's »Rächer seiner Ehre«, Canon's »Fischmarkt«, Passini's Aquarellen von den Berliner Ausstellungen und Angely's »Verweigerte Absolution« durch die photographische Vervielfältigung Vielen bekannt sein. Die religiösen Gemälde des greisen Führich, die markigen Skizzen Rahl's für den Fries der Universität zu Athen, die historischen Gemälde Matejko's, die prächtigen Landschaften von Hansch, Obermüllner, Schweninger u. A.,

die meist dem Ungarischen Volksleben entlehnten Genrebilder von Pettenkofen werden ihren Eindruck nicht verfehlen. Im Ungarischen Saale sind es, außer vielem Vortrefflichen von Zichy (Cartons und Aquarelle), Madarászy: »Gabriel Bethlen unter seinen Gelehrten«, Bruck: »In der Küche« u. A., insbesondere die düsteren Scenen von Michael Munkácsy: »Nachtschwärmer« und »Wankende Heimkehr«, welche durch ihre ergreifende Wahrheit und ihre bedeutende dramatische Wirkung das lebhafteste Interesse in Anspruch nehmen. Hans Makart (aus Salzburg) hat sich an der Ausstellung nicht betheiligt, viemehr sein neuestes Werk: »Die Huldigung der Catharina Cornaro zu Venedig« der Internationalen Kunstausstellung im Künstlerhause übergeben, ein großartiges Gemälde in colossalen Dimensionen, von welchem der Kritiker der Vossischen Zeitung mit voller Berechtigung schreibt: »Und wenn Wien in diesem Augenblicke nichts Anderes seinen Besuchern zu zeigen hätte, als diese erstaunlichste, seit Veronese und Tintoretto, wo es auch sei in der Welt, ins Leben getretene Farbendichtung, so belohnte deren Genuß schon die Reise reichlich.«

Wir kehren nach dem Centralsaal zurück und wenden uns jetzt zur Französischen Abtheilung, die auf dem linken Flügel der Kunsthalle genau dieselben Räume einnimmt, wie die Deutsche auf dem rechten. Welchen Eindruck die Französische Abtheilung bei einer ersten Durchwanderung auf mich gemacht hat, habe ich bereits kurz angedeutet. Diesen ersten Eindruck habe ich auch bei meinen weiteren Besuchen im Allgemeinen unverändert behalten. Sucht der Deutsche das Wesen der Kunst mehr in der inneren Tiefe, in einer durchgeistigten Veredelung des Stoffes, in einer ästhetischen und idealisirten Wiedergabe des Wirklichen, bleibt unsere Kunst immer in einem innigen Zusammenhange mit dem geistigen Leben des Volkes, so tritt bei den Franzosen vor Allem das Bestreben hervor, etwas Absonderliches zu geben; bei ihnen ist Alles auf einen sinnbestrickenden Reiz, auf theatralische Effecte berechnet; sie suchen überall pikant zu sein, pikant in der Farbe, pikant in der Zeichnung, pikant hauptsächlich in den Stoffen, die sie zur Darstellung auswählen. Niemand wird daran denken, den Franzosen ihre Meisterschaft in der Technik, in der Behandlung der Farben absprechen zu wollen, ein Jeder wird mit unbeschränktem Lobe anerkennen, wie sie äußere Situationen geschickt zu ergreifen und packend darzustellen wissen; aber blendend und bestechend nach außen, wird man doch bald inne, daß dem glänzenden Scheine die Tiefe des Gedankens und des Gemüths mangelt; überall tritt die Absicht hervor, zu gefallen, und die Neigung, zu übertreiben. Und nicht am wenigsten wird unser ästhetisches Gefühl dadurch verletzt, daß, wohin wir uns auch wenden, das Auge auf Darstellungen fallen muß, die, jeder Schönheit und Grazie entbehrend, nur den widerwärtigen Eindruck der Lüsternheit machen.

Dies ist, muß ich betonen, der allgemeine Eindruck, den die Französische Abtheilung der Kunstausstellung auf mich gemacht hat; daß im Einzelnen zahlreiche Gemälde &c. ausgestellt sind, die die lebhafteste Theilnahme erwecken und vor welchen man mit Vergnügen und innerem Behagen verweilt, werde ich kaum zu erwähnen nöthig haben. In dieser Beziehung will ich nur auf die reizenden und geschmackvollen kleinen Gemälde Meissonier's, auf die trefflichen Bilder Millet's und Breton's aus dem Landleben, namentlich auf des Letzteren »Die Weihung des Getreides«, auf die Landschaften von Rousseau und Daubigny und auf das köstliche Herbstbild von Troyon »Ochsen zur Feldarbeit ausgetrieben« hindeuten.

Die Ausstellungen der übrigen Nationen in der Kunsthalle sind bei Weitem nicht so reich, wie die vorher besprochenen, und nehmen auch, soweit ich wenigstens

nach den bis jetzt dem Publicum geöffneten Sälen habe beurtheilen können, kein so hervorragendes Interesse in Anspruch.

In der Abtheilung der Schweiz sind besonders die Thierstücke und Landschaften von Koller und Castan, namentlich aber die drei bewundernswerthen Genrebilder des bekannten Düsseldorfer Malers Vautier zu erwähnen, der, aus Lausanne gebürtig, sich hier seinen Schweizer Landsleuten angeschlossen hat.

In der Englischen Abtheilung ist die Oelmalerei nur schwach vertreten, wenn es auch an hervorragenden Werken (wie die von Turner, Faid, Frost u. A.) nicht mangelt. Verhältnißmäßig bedeutender sind die ausgestellten Aquarelle.

Die Belgische Abtheilung zeigt einen ähnlichen Charakter wie die Französische; zuerst besticht die meisterhafte Technik, die Farbenkraft, die kühne Mischung von Licht und Schatten, aber das Interesse wird bald abgeschwächt durch die innere Kälte der Darstellung und durch die Erkenntniß der Effecthascherei. Außer den Gemälden von Gallait (Portraits), de Keyser: »Karl V. befreit christliche Sclaven in Tunis« und de Biefve: »Die Gräfin von Egmont erfleht vom Himmel die Befreiung ihres Gemahls« ist am reichlichsten und besten das Genrefach durch Madou, Stevens, Col, de Jonghe u. A. vertreten. Portaels, dessen »Eifersüchtige« und »Emigrantin« auf der vorjährigen Berliner Kunstausstellung eine besondere Aufmerksamkeit auf sich lenkten, hat ein treffliches Genrebild: »Die junge Hexe« geliefert.

Bei den Niederlanden ist eine Reihe guter Seestücke (namentlich Heemskerck van Beest) und Genrebilder (Henkes, Lingeman, Valkenburg, Verveer) hervorzuheben.

Die übrigen Abtheilungen der Kunsthalle waren bei meiner Anwesenheit entweder noch gar nicht oder doch nur so bruchstückweise geöffnet, daß ich mir ein Urtheil darüber nicht gestatten darf. Was ich indessen insbesondere von den nordischen Ländern habe sehen können, war wohl dazu angethan, kein geringschätziges Urtheil über den Stand der dortigen Kunstausübung aufkommen zu lassen. In der Dänischen Abtheilung hat Elisabeth Jerichau-Baumann eine ganze Serie ihrer den Berlinern wohlbekannten Gemälde ausgestellt, darunter auch das 1866 in Berlin preisgekrönte »Die Schiffbrüchigen«. Von den übrigen möchte ich bei Norwegen die Landschaften von Gude, Morten Müller und Tidemand, bei Dänemark die Landschaften und Seestücke von Eilersen, Melbye und Sörensen erwähnen. Auch Rußland (mit 437 Katalognummern, darunter 104 Oelgemälde) hat in seiner reichen Kunstausstellung ganz Erhebliches geleistet und bei der großen Mehrzahl der Besucher sind die gehegten Erwartungen jedenfalls weit übertroffen worden; insbesondere haben sich die Genrebilder von Becker, Huhn und Janson, namentlich aber die von Alexius Charlamoff (»Musikstunde« und »Zigeunerin«) eine große Zahl von Freunden erworben.

P. Groh.

---

37. Zur Geschichte der Schrift und des Schriftthums.

Im Genusse eines hoch ausgebildeten Schriftthums, welches recht eigentlich der Träger der menschlichen Culturerrungenschaften ist, sind wir kaum im Stande, uns in den Zustand der Schriftlosigkeit hineinzudenken, der doch bei den ältesten Völkern der Erde geraume Zeit hindurch vorhanden gewesen ist. Vor Erfindung des ältesten Schriftzeichens stand der Mensch ohne Zweifel insofern dem Thiere nahe, als er lediglich unter dem Banne des Augenblicks leben

mußte, als es ihm unmöglich war, die verrinnenden Eindrücke der Vergangenheit festzuhalten und die Produkte geistiger Thätigkeit der kommenden Zeit zu überliefern.

Die erste Form, einen Gedanken in bestimmtem Ausdruck bleibend zu erhalten, scheint der Gesang gewesen zu sein. Die rhythmische Fassung prägte sich am leichtesten dem Gedächtnisse ein; die unabänderliche Form trug den Inhalt und Wortlaut zu späteren Geschlechtern hinüber. Die Aegyptischen und Indischen Priester mußten deshalb nach altem Herkommen die Lieder ihrer Religion im Gedächtnisse haben; die Agathyrsen in Südosteuropa, die Turdetaner am Guadalquivir sangen einst ihre Gesetze, um sie nicht aus der Erinnerung zu verlieren. Manche schriftlose Völker von kräftigem Charakter schufen Heldenlieder, um die Thaten der Altvordern im Gesange festzuhalten, so die alten Deutschen, deren Geschichte, wie Tacitus sagt, einzig in ihren Liedern aufbewahrt war. Von der erhaltenden Macht des Gesanges zeugt die Ueberlieferung der Homerischen Epopöen, die, ohne aufgeschrieben zu sein, Jahrhunderte lang im Gedächtnisse fortlebten, und auch in unserer Zeit noch lernten die Europäer auf Hawaii Recitative kennen, welche die Reihe der alten Königsgeschlechter dieser Insel auf die Nachwelt gebracht haben. Dennoch war die Ueberlieferung in rhythmischer Form immer nur ein Nothbehelf, da das gesprochene Wort mannigfacher Willkür und zahllosen Zufälligkeiten preisgegeben ist. Deshalb wurde schon im schriftlosen Zeitalter der Versuch gemacht, bestimmte Sinnbilder, Merk- und Wahrzeichen festzustellen und mit deren Hülfe wichtigere Thatsachen der Nachwelt aufzubewahren oder bedeutsame Vorgänge innerhalb des Kreises der Mitlebenden kenntlich zu machen. Mit solchen Sinnbildern bezeichnete man große Ereignisse, wie Kriege, Staatsactionen u. s. w.; im Verkehrsleben erhielten gewisse Zeichen eine bestimmte, allgemein verständliche Bedeutung. Beispielsweise wurde bei den Germanen durch die Behändigung eines von der Thür des Hauses abgehauenen Span's der Act der gesetzlichen Uebergabe dieses Besitzthums an einen anderen Eigenthümer bezeichnet. Die Ureinwohner Italiens pflegten an den Grenzsteinen Zeichen anzubringen, durch welche die Oertlichkeit, an die der Stein gehörte, genau bezeichnet wurde, z. B. ein Kreuz als Zeichen der Aufstellung an sich durchkreuzenden Wegen, Bilder von Roßhufen als Zeichen der Nähe von Quellen, Tränkstätten u. s. w. Solche Grenzsteine hatten die Bedeutung von Grenzverträgen. Weit verbreitet und uralt war der Gebrauch von Kerbhölzern (Stäben), deren Einschnitte den Betrag von Schuldverbindlichkeiten bezeichneten und die nachher zugleich als Zahlungsbeweis zu dienen hatten. Im Scandinavischen Norden, namentlich in Island, spielten gewisse Zeichen, welche die Familien im Schilde führten, die »Märken«, als Beglaubigungen u. s. w. eine wichtige Rolle. Eine bindende, die Verpflichtung zu einer Handlung ꝛc. in sich schließende Bedeutung schrieb man schon im hohen Alterthume dem »Knotenschürzen« (imponere nodos) zu. Von einzelnen anderen Zeichen endlich ist als das älteste und zum Theil bedeutsamste das des Kreuzes (das Hebräische Tau) zu erwähnen, dessen Alter die Entstehung des Christenthums weit überragt und das einst bei den Agyptern in ebenso hohem Ansehen stand, als bei den Eingeborenen Kumanas in Amerika.

Ein neuerdings erschienenes umfangreiches Werk des Historikers Prof. Heinrich Wuttke*) in Leipzig unternimmt es, die Anfänge des Schriftthums, nament-

*) Geschichte der Schrift und des Schriftthums. Von Heinrich Wuttke. Leipzig. Ernst Fleischer. I. Band. 1872.

lich den Uebergang von Sinnbildern und Zeichen zur Lautschrift bei den einzelnen Völkergruppen auf Grund wissenschaftlicher Forschungen zahlreicher Gelehrten eingehend darzustellen; ein Unternehmen, welches mit Recht als ein werthvoller Beitrag zur Culturgeschichte der Menschheit zu bezeichnen ist.

Im Gegensatze zu der bisherigen Anschauung glaubt Prof. Wuttke als den Anfang der Bilderschrift die Tatuirung annehmen zu müssen, welche noch heute bei zahlreichen Völkerschaften (Eskimos, Ale-uten, Neuseeländern) im Gebrauch ist.

Zur Begründung seiner Ansicht bringt W. zahlreiche Belege aus der Tatuirungszeit der älteren sowie der in unsere Zeit hinüberragenden schriftlosen Völker bei. Er schildert ausführlich die Tatuirungszeichen der Neuseeländer, Nukahiver und Tungusen, die Bilderschrift der Nordamerikanischen Indianer, die Muschelschnüre (Wampumgürtel) der Irokesen, Leni-Lenape und der Ahuandate (Huronen); er führt uns die Schriftgemälde der Eingeborenen Virginiens, die Felshieroglyphen in Mexico, sowie am Amazonenstrom, am Orinoko und Kassiquiare, die Knotenschrift Yljia's (aus dem 14. Jahrhundert) in Peru, mit welcher die Inkas selbst Staatsarchive herstellten, die nur aus einem Haufen von Fäden und Knoten (Quipus) bestanden, endlich die hochentwickelte Hieroglyphik aus der Zeit Montezuma's vor, der tausend Schreiber zu Teskuko in Mexiko unterhielt.

Ohne auf Detailschilderungen näher einzugehen, beschränken wir uns auf die Mittheilung der hauptsächlichsten Ergebnisse von Wuttke's Forschungen. Hier tritt zunächst die Thatsache hervor, daß alles »Schreiben« zur schriftlosen Zeit in Malerei oder Zeichenschrift von mehr oder minder entwickeltem Charakter bestand, und daß der Erfindung der Lautschrift ein langdauernder und weit verbreiteter Gebrauch der Bilderschrift voraufgegangen ist.

Bei keinem Culturvolke läßt sich der Uebergang von der schriftlosen Zeit zum Schriftthum besser verfolgen, als bei den Bewohnern des Nilthals. Der lebendige Trieb der Aegypter, das Vergängliche und Vorübereilende zu beständiger Dauer zu erhärten, ein Trieb, der in ihren gesellschaftlichen Zuständen wie in den riesigen Bauwerken sich mit gleicher Schärfe ausprägte, hat ohne Zweifel der Schriftbildung ungemeinen Vorschub geleistet und dieses Volk vielleicht zuerst zu ihrer Erfindung hingeleitet. Wahrscheinlich hat sich dieser Fortschritt schon in dem alten Priesterstaate Nubiens, in Meroë, vollzogen, von wo die Gründung des Aegyptischen Reichs ausging. Anfangs hatten auch die Aegypter nur Sinnbilder; auf dieser Stufe blieben sie indessen nicht stehen, sondern trennten von den Bildern der Dinge die Merkmale der Lautung ab und verwendeten diese Bilder als Tonzeichen. Deshalb ist die Aegyptische Hieroglyphik nicht als Schriftmalerei oder gar als Geheimschrift, wie man vor Champollion's bahnbrechenden Entdeckungen glaubte, anzusehen; sie hat vielmehr alle Eigenschaften einer Lautschrift. Die Erfindung der Hieroglyphen für den Schriftgebrauch reicht weit über den Zeitpunkt der Reichsgründung durch Menes (2781 v. Chr., nach Anderen 4455 oder gar 5867 v. Chr.) zurück; sie wurde einem göttlichen Wesen (Daimon), Namens Toot (Griech. Taaut oder Theyth), dessen Tempelstätte im Nubischen Pnups auf dem östlichen Nilufer lag, zugeschrieben und war lange Zeit fast ausschließlich im Besitze der Priester.

Die neuere Forschung hat uns über die Methode, nach welcher die Aegypter verfuhren, genaue Aufklärung gegeben; ihre Ergebnisse erscheinen so interessant, daß wir aus der Fülle des von Wuttke beigebrachten Materials einige Beispiele hier folgen lassen. Charakteristisch ist die Thatsache, daß die Nubischen Schrift-

erfinder für **Vokale** keine Zeichen angaben, vielmehr nur die Bezeichnung der Konsonanten für erforderlich erachteten und aus diesen die Worte bildlich darstellten. Die Steinsäule (Obelisk) z. B. hieß **Maein**; woraus sich die Consonanten m n ergaben. Danach wurde das Bild des Obelisken zur Bezeichnung des Gottes Amun benutzt, dessen Name dieselben Consonanten enthält. Aehnlich verfuhr man mit anderen Consonanten. Das Wort kmo (Löwenklaue) gab die Consonanten k m; das Bild der Löwenklaue konnte deshalb für alle gleichconsonantischen Wörter verwendet werden, so für kemo (Aegypten), kom (Macht) und koma (Höhe). Freilich mußte dabei vorausgesetzt werden, daß der Lesende sich die Vokale aus dem Zusammenhange ergänzen werde. Zum Schreiben von Wörtern mit drei Consonanten wurden gewöhnlich zwei Bilder benutzt. Im Laufe der Zeit traten den ersten Bildern neue hinzu, so daß die Zahl bald auf vierhundert gestiegen war. So lange der Fluß des Aegyptischen Lebens, das sich anfänglich durch große Schaffenskraft auszeichnete, nicht in Erstarrung überging, fand kein eigentlicher Abschluß in der Zahl und in dem Gebrauche der Bilder statt, denen schließlich auch Vokalhieroglyphen hinzutraten. Um die Zeit der XII. Dynastie (2500 v. Chr.) mag die Hieroglyphik zu derjenigen bestimmten Gestalt ausgebildet gewesen sein, die sie mit geringen Veränderungen schließlich behauptete.

Anfangs wurde von der Schrift in Aegypten nur ein spärlicher Gebrauch gemacht; sie wurde fast ausschließlich im Dienste der Religion verwendet und war eine vorwiegend monumentale. Tempel, Paläste und Bildsäulen wurden mit Lobpreisungen der Götter beschrieben; die Schriftbilder arbeitete man gewöhnlich aus dem harten Stein heraus in Relief oder in vertiefter Darstellung. Diese oft mit Kalk gefüllten oder mit buntem Email ausgelegten Bilder belebten das Eintönige der großen Massen, aus denen die Aegyptischen Bauwerke bestehen. König Mesfres (1822—1809 v. Chr.) in On ließ zuerst Obelisken herstellen, welche ebenfalls zur Eingrabung von Lobgesängen, sowie zur Aufzeichnung der Gesetze benutzt wurden. Im Laufe der Zeit nahm der Schriftgebrauch erheblich zu. An Felsen und Grotten, auf den Stein der Särge und das Holz der Mumienkasten wurden Inschriften gesetzt, welche entweder vertieft oder erhaben waren und häufig Verzierungen in Goldfirniß erhielten; selbst das von den Phöniciern eingeführte Glas wurde mit Hieroglyphen bedeckt, und in edle Steine grub man Siegel zur Beurkundung Königlicher Erlasse ein. Solche Siegel vertraten meist die Unterschrift, denn als Joseph zum Landesverweser in Aegypten ernannt wurde, übergab ihm der König als Herrschersymbol seinen eigenen Siegelring. Im Britischen Museum werden noch uralte Aegyptische Siegelringe aufbewahrt, deren Hieroglyphen auf Amasis II. und Nepherophis hinweisen.

Als Beschreibstoffe dienten den Aegyptern ferner Palmblätter, Thierfelle, Leder, Leinwand und Baumwollenzeug. Der wichtigste specifisch Aegyptische Beschreibstoff war jedoch die **Papyrusstaude**, deren Benutzung zum Schreiben nach Isidorus zuerst in Memphis gelehrt sein soll. Das Verfahren der Papierbereitung war ein ziemlich einfaches.

Man verfuhr, wie Wuttke nach Plinius berichtet, bei der Zurichtung jener in den Sümpfen des Nil in Manneshöhe wachsenden, im Uebrigen auch zu Tauen, Stricken, Schleiern und selbst als Gemüse dienenden Schilfpflanze in folgender Weise: Zuerst wurden die Enden abgeschnitten, so daß der mittlere 2—4 Fuß lange Stamm übrig blieb. Eine Pflanze lieferte 30 und mehr Stengel. Diese

wurden in ihrer Länge gespalten und die inneren Häute darauf mit Hülfe einer Nadel in schmalen, zwei bis drei Finger breiten Bändern so abgezogen, daß aus einem Stengel 20 lange, dünne Streifen entstanden. Die Häute der armdicken Wurzel wurden gleichfalls abgezogen. Sodann wusch man die Streifen, breitete sie auf einer hölzernen Tafel schichtweise quer- und neben- und übereinander, so daß die Fasern sich kreuzten, aus, beschnitt sie gleichmäßig und befeuchtete sie zum Zwecke der Auflösung mit Nilwasser, welches die klebrigen Säfte hervortrieb; sodann wurden die Lagen mit Leim oder Gummi unter Aufguß von heißem Wasser verbunden. Diese Masse kam unter eine Presse, welche sie flach zusammendrückte, worauf sie an der Sonne getrocknet, nochmals mit Kleister und Essig befestigt, wieder getrocknet und endlich mit einem Elfenbeinzahn oder einer Muschel geglättet wurde. Die der Wurzel näheren Holzfäden sind derber und gröber, die oberen Durchschnitte lieferten daher feineres, zarteres Papier. Der zu heiligen Schriften verwendete Papyrus hatte 13 Zoll Breite, für gewöhnlichen Gebrauch nahm man schmaleres Papier. Die Länge aber stieg, weil die Aegypter die einzelnen Streifen aneinander leimten, oft von 2 bis zu 40 Fuß Länge. Ein Stück Papyrus im Museum zu Turin hat 57, ein zweites sogar 144 Fuß Länge.

Die Dicke eines Bogens überstieg nur wenig das Doppelte unseres gewöhnlichen Schreibpapiers; der bessere Papyrus sah lichtgelb oder röthlich, der schlechtere dunkelbraun oder grauschwarz aus. Als bester wurde der in Saïs bereitete geschätzt. Außerhalb Aegyptens war die Papierherstellung, obwohl die Papyrusstaude auch am Jordan, am Euphrat u. s. w. wuchs, nicht bekannt. Der Name Charta (ursprünglich für Leinwandpapier im Gebrauch) ging auf die Papyrusstreifen*) über und ist noch in unserem Worte »Karte« erhalten.«

Als Tinte wurde eine von Gummi und feingeriebener Kohle hergestellte Flüssigkeit, zu rother und gelber Schrift aber Bleioxyd und Ocker benutzt; als Federn (Schreibrohre) dienten die Binsenstäbe der Papyrusstaude oder Pinsel von Haaren. Das Schreiben in dieser Art ist uralt; nach Lepsius (Todtenbuch S. 17) will man bereits in Namensringen der vierten Dynastie, zu welcher die Erbauer der Pyramiden von Memphis gehören, die Hieroglyphen für »Tintengefäß« und »Griffel« erkannt haben. Darstellungen von Schreibern finden sich mehrfach an Aegyptischen Bildsäulen. Der Schreiber kauert oder hockt sich nieder, hat auf einem Untersatz eine Tafel mit ihrem einen Ende aufgelegt, während er das andere Ende mit der linken Hand festhält, und führt mit der rechten Hand, in der sich zwischen Daumen und Zeigefinger der Stift befindet, letzteren schräge über die Tafel. Die Schrift lief gewöhnlich in senkrechten Säulen, die von rechts anfingen und durch Längenstriche abgetheilt waren, über das Papier; in der Mitte und zur Seite wurde öfters Gemäldeschrift gesetzt. Später schlug die Richtung in die wagerechte um, wobei die Theilung in Spalten und Seiten beibehalten wurde.

Wie mühselig war sonst die Steinschrift gewesen, und wie leicht ließ sich nach Bereitung des Papyrusstoffes durch Schreibkundige alles Wichtige aus dem Leben des Volkes buchen! Religiöse Schriften, geschichtliche, medizinische und astronomische Abhandlungen wurden nun verfaßt (die »heiligen Bücher« schon

*) In Rom hielt man mehrere Sorten: Charta Niliaca, Saïtica, Tane[illegible]tica, Regia, in der Kaiserzeit Charta Claudia, Cornelia ꝛc. feil. Zu Perikles Zeit kostete in Athen ein Bogen Papyrus 8 Drachmen = 1 Thlr. 14 Sgr. (Vergl. Böckh, Sta[illegible] der Athener I. 16.)

um 2700 v. Chr.), Rechtsgeschäfte, Verträge, Steuerregister, Rechnungen ohne Mühe auf Papyrus vermerkt; und an die Stelle der alten Stein-Obelisken-Gräber- und Tempel-Schrift war die leichte Papyrusrolle getreten.

Wie die Wurzeln der Hellenischen Cultur auf Aegypten hinweisen, so läßt sich nach den Ergebnissen der Alterthumsforschung nicht verkennen, daß die Grundlage der sehr alten Schriftentwickelung der Chaldäer ebenfalls in Agypten zu suchen ist. Wuttke hat dies durch eine eingehende Analyse der Assyrischen Keilschrift nachgewiesen. Die heiligen Lieder der alten Eranier (Parsen) enthalten noch keine Anspielung auf das Schreiben; die Zeit Zarathrusta's (etwa 2000 v. Chr.) war jedenfalls eine schriftlose. Früher als die Eranier haben die Chaldäer, welche in Mesopotamien (Aram-Naharin) wohnten und dort das große Reich Babylonien mit der Hauptstadt Babel (vor 2000) gegründet hatten, die Schrift besessen, welche ihnen der Mythe zufolge ein göttliches Wesen, Oannes, halb Fisch, halb Mensch, übers Meer her gebracht hatte. Der Charakter der Chaldäischen Schrift ist kein hieroglyphischer. Die Chaldäer traten nicht völlig in die Fußtapfen der Agypter, unter welchen ohne Zweifel jene übers Meer hergekommenen Fremdlinge zu verstehen sind, sondern nahmen statt der beschwerlichen Malerei von Bildern ein System von Strichen an, aus denen sie die Worte zusammensetzten. Diese Striche sind aller Wahrscheinlichkeit dem Bilde nachgeahmt, das der Griffel beim Eindrücken in den ältesten, bei den Chaldäern üblichen Beschreibstoff, den Thon, hervorbrachte, dem Bilde eines Keils nämlich, dessen eines Ende spitz, das andere stumpf ist (▽). Als zweites Zeichen trat das Dreieck hinzu, das wohl ursprünglich das abgestumpfte breite Ende des Keils war (◁); zwei mit den Spitzen aneinandergestellte Keile gaben den Doppelkeil ▽△. Mit diesen wenigen Strichen reichte die Keilschrift aus; geringe Mittel, welche dazu nöthigten, viele Zusammensetzungen von Zeichen (Gruppirungen) vorzunehmen. Manche Schriftzeichen hatten 11, 16, ja 19 Striche, nur bei einer kleinen Anzahl von Lauten reichten 5—10 Striche aus. Außer den Schriftzeichen für die einzelnen Silben gab es reine Wortzeichen, z. B. für Gott, König, groß u. a., welche unzerlegbar waren und als Ganzes galten.

Die älteste Babylonische Inschrift ist diejenige auf einer Alabastervase mit dem Namen Sagaraktipas und auf einigen in Südbabylonischen Städten gefundenen Ziegeln mit dem Namen Uruck (Orcham); sie mögen etwa aus dem Jahre 1900 v. Chr. herrühren. Von der ältesten Keilschrift, durch deren Entzifferung sich Männer wie Oppert, Menant, Hincks, de Saulcy und Norris verdient gemacht haben, sind uns etwa 210 Zeichen bekannt. Von Babylon aus verbreitete sich die Keilschrift ostwärts nach Kissia (Susis, Susa), wo sie manche Umänderung erfuhr, außerdem nordwärts zu den Assyrern nach Ninive und später zu den Eranischen Bewohnern Armeniens und Mediens, Uebertragungen, deren Zeit und Hergang uns völlig dunkel geblieben sind, da die Alten der Keilschrift fast gar nicht erwähnen.

Thontafeln und Thoncylinder machen die ältesten Beschreibstoffe in diesen Ländern des Orients aus; doch haben die Babylonier schon Lettern mit Keilschriftzeichen aus Holz geschnitten und sie in Form eines Stempels in die weiche Thonmasse eingegraben oder als Unterschrift auf Urkunden mit Schwärze aufgedruckt, so daß wir hier den ersten, wenn auch rohen Anfängen des Buchdrucks begegnen. Außerdem wurde auch härteres Material: Metallscheiben, Steine, Alabaster u. s. w. zum Eingraben von Schriftzeichen benutzt. Ein in Ninive gefundener

schwarzer Stein, wie solche in den Kurdischen Gebirgen vorkommen, enthält 104 Zeilen in Keilschrift. In den Palästen der Herrscher von Ninive waren große Marmorplatten mit Bildwerken und Inschriften in die Wände oder in den Fußboden eingefügt. Auf einem Onyx aus Babylon lief die Schrift im Kreise um den Stein. Die Täfelchen des Königs Hammurabi (1500 v. Chr.), welche auf einer Seite 30, auf der anderen 32 sehr zierlich geschriebene Zeilen enthalten, sind von hartem Gyps. In späterer Zeit beschrieben die Perser, wie aus den Abbildungen vom Hofe des Dareios und Xerxes in Persepolis zu ersehen ist, auch gewebte und seidene Kleiderstoffe mit Schriftzeichen.

Die wichtigsten Ueberreste des älteren Chaldäischen Schriftthums, welches der Sage nach von dem Könige Nabonnazar vernichtet sein soll, weil er der erste Chaldäerkönig sein wollte, sind die riesenhaften Felsinschriften der Assyrischen Könige. Diese Zeugen längstvergangener Zeiten berichten, meist in ernster, pomphafter Sprache von den Thaten der Herrscher, ihren Heereszügen und großen Bauten. Man sieht solche Schriftfelsen an der großen Straße von Babylon nach Ephesus, in der Nähe der Euphratfähre, bei dem heutigen Kümürchane, sodann auf der Paßhöhe von Kalischin in Medien und bei Wan in Armenien auf einer hohen Felswand, 50 bis 60 Fuß über dem Boden der alten Stadt. Acht gleichlaufende Spalten überliefern uns dort in 300 sehr großen, durch Linien getrennten Schriftzeilen, die in den Felsen gehauen sind, die Geschichte eines mächtigen Assyrischen Königs. Sardanapal III. (900) ließ außer an einer Steinsäule im Tempel zu Korsabad noch auf vierzig Stellen Inschriften an Felswänden, Tempeln, Städten, ja auf Metallscheiben an den Quellen des Tigris anbringen, um seine Thaten der Nachwelt zu überliefern. Ebenso ließ Dareios an dem Bagistanischen Felsen, zwischen Bagdad und Hamadan, in der Höhe von 300 Fuß über dem Boden eine Inschrift herstellen, die sich vermöge des Kieselüberzugs 2400 Jahre lang frisch erhalten hat.

Auch in ihren Palästen häuften die Assyrischen Könige Schriftstücke auf. Als Layard 1850, berichtet Wuttke, im heutigen Kujundschik die Ruinen von Ninive untersuchte, gelangte er in einen 27 Meter langen, 6 Meter breiten Saal, der einen Fuß hoch und höher mit Thontäfelchen bedeckt war. Die größten maßen 9 Zoll in der Länge, 6½ Zoll in der Breite. Die Schrift auf ihnen ist sehr klein, manchmal so winzig, daß sie ohne Vergrößerungsglas*) nicht zu lesen ist. Die Tafeln waren verschiedenartig gefärbt: schwarz, grau, bläulich, violet u. s. w. Mehrere Forscher haben in ihnen das Assyrische Reichsarchiv und die thönerne Bibliothek Asurbanipals (Sardanapals), der von 660—647 regierte, zu erkennen geglaubt. Der Abdruck des Inhalts dieser Tafeln (an der Zahl mehr als 10,000) würde 24,000 Folioseiten anfüllen.

Dareios I. führte nach Babylons Zerstörung eine ganz neue Persische Keilschrift ein, in der Doppelkeil und Dreieck fehlen und die nach größerer Einfachheit strebt. Die Entzifferung dieser Schrift hält Wuttke im Widerspruche zu der Auffassung Anderer noch nicht für abgeschlossen. Im gemeinen Verkehr wurde neben der Persischen Staats-Keilschrift noch die Semitisch-Phönizische Lautschrift gebraucht; erstere reichte östlich bis Ekbatana und Balch, nördlich bis zum Kaspisee, südlich bis zur Grenze Indiens; die letztere war im Westen Kleinasiens mehr verbreitet.

*) Man glaubt demzufolge, daß den Babyloniern die Vergrößerung von Gegenständen, wie sie durch mit Wasser gefüllte Glaskugeln bewirkt wird, bekannt gewesen ist, oder daß sich Schreiber und Leser eines dichten Stoffs, der nur eine winzige, auf das Auge berechnete Oeffnung hatte, als Brille bedient haben.

Am Hofe der Perserkönige bestand ein überaus entwickeltes Schreiberwesen. Die Schreiber hatten alle Regierungshandlungen aufzuzeichnen und diese Niederschriften in einem Reichsarchiv aufzubewahren. Der Griechische Arzt Ktesias, welcher 401 v. Chr. in Persische Gefangenschaft gerieth, hat uns in den bei Diodor aufbewahrten Fragmenten seiner Orientgeschichte die Thatsache überliefert, daß diese Archivschriften auf Thierhäuten abgefaßt waren, welche Ktesias »die königlichen Felle«*) nennt. Damals war also der Thon als Beschreibstoff bereits durch ein weniger beschwerliches Material ersetzt.

Noch eine wichtige, schon der Zahl ihrer Angehörigen nach bedeutsame Völkergruppe ist bei der Erfindung der Schrift in erster Reihe betheiligt: es ist die Chinesische. Wuttke widmet der Schriftentwickelung der Chinesen eine überaus eingehende Betrachtung, von der hier, ohne nähere Wiedergabe der historischen Darlegung, nur einige Daten über den Umfang und den Character des Chinesischen Schriftthums mitgetheilt werden sollen.

Schon um die Mitte des 10. Jahrhunderts besaßen die Chinesen einen größeren Reichthum an Schriftwerken als die Europäer um das Jahr 1444 unserer Zeitrechnung. Selbst den Druck haben die Chinesen eher gekannt; bereits um 924 n. Chr. hatte man den Steindruck in China erfunden. Damals waren trotz der vorangegangenen großen Bücherverbrennung noch 30,000 Werke vorhanden. Im 11. Jahrhundert begann man in China mit beweglichen Lettern zu drucken; doch blieb das Chinesische Druckverfahren bis auf die neueste Zeit im Allgemeinen dem unserer Stereotypie gleich, worin sich am besten der Unterschied der Chinesischen und der Europäischen Schriftcultur ausprägt. Die Gelehrsamkeit der Chinesen gipfelt hauptsächlich in einem allerdings erstaunlichen Zusammentragen und Sammeln des seit Jahrtausenden in allen Gebieten angehäuften Stoffes. So entstanden vornehmlich umfassende Sammelwerke; u. a. die von Kaiser Ma-Tuanlin veranstaltete »gründliche Untersuchung der alten Denkmäler«, eine Encyclopädie in 348 Heften, die nach Abel Remüsat's Ausspruch eine ganze Bibliothek ersetzt, und in späterer Zeit die von den Kaisern Kanghi und Kaotsung-Kianlung im 18. Jahrhundert angeordneten Wiederabdrücke der älteren Schriftwerke, von denen das letztere Sammelwerk 180,000, nach Anderen sogar 600,000 Hefte umfassen soll.

Ein so riesiges Besitzthum an geistigen Produkten erklärt es, daß die Chinesische Bildung sich den Eroberern China's, den Mongolen und den Mandschu-Tartaren, überlegen gezeigt und letztere zur Annahme der alten Chinesischen Cultur genöthigt hat, welche für das barbarische Ostasien dasjenige war, was Griechenland und Rom dem Abendlande wurden.

Die starre Einheit des Staatslebens in China, die Geschlossenheit des Volkes im Gegensatze zu den niedriger stehenden Barbaren und der Sprachcharacter führten zu großer Uebereinstimmung in dem Gepräge aller geistigen Producte und machten die Regierung zur Trägerin und Leiterin des Schriftthums. Wichtige Bücher werden noch jetzt auf Kosten des Staates gedruckt und in der Pekinger Hofzeitung, deren Gründung schon 1366 stattfand, angekündigt. Diese Zeitung (King tschau) wird in einem Abdruck nach jeder Chinesischen Stadt geschickt, überall

*) „βασιλικαὶ διφθέραι“. In Griechenland selbst trat das Schriftthum erst verhältnißmäßig spät auf, am frühesten bei den kleinasiatischen Joniern. Noch Lykurgos' Gesetze waren nicht aufgeschrieben, sondern wurden mündlich überliefert. Die ältesten vorhandenen Hellenischen Inschriften sind wenig älter als Solon's Zeit.

vervielfältigt und verbreitet; sie schreibt zugleich alle Formen für den schriftlichen Verkehr mit den Behörden vor. Alljährlich erscheint der Staatskalender, vierteljährlich ein aus 6 Theilen bestehender Adreßkalender, das »rothe Buch«, »Buch der Gürtelträger«, welches alle Behörden aufzählt. Das große Staatshandbuch (Tai-tsing-ho-ei-tian), welches alle Gesetze, Erläuterungen, Rituale u. s. w. enthält, besteht aus 1060 Folioheften. Die amtliche Geschichtsschreibung, welche in alter Zeit begründet und ununterbrochen bis 1644 fortgeführt ist, hat es bis zu 3705 Heften Reichsannalen gebracht, ein Quellenwerk, wie es in der That nicht zum zweiten Male existirt. Die Bedeutung des Chinesischen Schriftthums erhellt am ehesten aus dem Umstande, daß ein Buch in China einen Leserkreis von 500 Millionen Menschen hat.

Von Alters her dienten als Beschreibstoffe in China Schilf (Bambus), Gewebe oder Stein. Staatsurkunden, Verträge und Gesetze wurden noch bis 513 v. Chr. auf ehernen Vasen verzeichnet. Auch auf Seide schrieb man. Nach mannigfachen Versuchen gelang es Tsailin, einem Ackerbau-Beamten, aus der Rinde des Maulbeerbaums (brussonetia) ein brauchbares Papier herzustellen (176 oder 95 v. Chr.), welches bald alle anderen Beschreibstoffe verdrängte. Die Bereitung des Rindenpapiers ist der des Papyrus sehr ähnlich; die Haut wird gekocht, gebleicht, zu Brei gerührt, in Bogen geglättet und sodann mit Alaunwasser getränkt, um das Einziehen der Dinte zu verhindern. Die Herstellung der (3 — 50 Fuß langen, 2 Fuß breiten) Bogen erfolgt ohne Druck und Presse. Auch andere Baumrinden und Pflanzenstoffe (Aralia, Thuga, Brodfrucht, Reis, Bambus) werden zur Bereitung von Papier benutzt.

Gewiß ist es, daß das Baumwollenpapier sich um das Jahr 600 von Samarkand aus, wo es zuerst gefertigt wurde, nach Kleinasien und von da nach Europa verbreitet hat.

Die Vorzüglichkeit der Chinesischen Tinte (Pflanzenruß-Tusche), welche 1370 von Schan-tsi-schau vervollkommnet wurde, bedarf keiner weiteren Hervorhebung.

Zu Briefen, welche stets mit größter Sorgsamkeit und nach ganz bestimmten Regeln geschrieben werden, nimmt man in China das feinste weiße Papier. Die Bogen werden 10 — 12mal gebrochen; auf der zweiten Seite wird begonnen, auf die letzte Seite die Unterschrift gesetzt. Man schreibt um so kleiner, je ehrerbietiger man sich zeigen will. Alle auf die Person des Briefempfängers bezüglichen Worte werden über die Zeile hinausgerückt, und zwar um so weiter, je höher der Rang dessen ist, der angeredet wird. Den Verschluß des Briefes stellt man mittelst Zuklebens her. Die Briefbeförderung besteht für Staatszwecke in China nachweislich schon seit dem 8. Jahrhundert unserer Zeitrechnung, ist aber für die Privatcorrespondenz auch gegenwärtig noch wenig zuverlässig eingerichtet.

Der außerordentliche Reichthum des Chinesischen Schriftthums äußerte seinen Einfluß naturgemäß auch auf die Schriftsysteme der Nachbarländer. Chinesisch wurde die Gelehrtensprache des Ostens von Asien, namentlich in Korea, wo schon 374 das buddhistische Onmun-Alphabet eingeführt war, und Japan, das für seine vom Chinesischen abweichende Sprache ebenfalls Chinesisch-Indische Schriftzeichen annahm. Auch in der Herstellung des Papiers aus dem Maulbeerbaum (Kaadsi) — morus papyrifera sativa — folgten die Japanesen dem Vorbilde China's. Den Chinesischen Holztafeldruck führte Te-umen 984 (oder 1205) in Japan ein. Druckerschwärze wird aus Tannenruß gemacht und heißt »Dinte des großen Friedens«.

Die Literatur der Japanesen ist auf allen Gebieten reichhaltig und zeugt von selbstständigem Charakter. Die Bibliothek in Jedo soll 150,000 Hefte enthalten. Der Buchhandel ist in Japan ein ungemein schwunghaft betriebenes Geschäft. Das Volk kauft die Bücher begierig, der Preis ist niedrig.

Seitdem Japan (1853) durch die Nordamerikaner genöthigt wurde, aus seiner Isolirung herauszutreten, haben die Japanesen sich mit Europäischen Schriften in bedeutendem Umfange vertraut gemacht. 1869 wurde von dem Engländer Bailey die erste Japanesische Zeitung »Aller Länder Neuigkeitspapier« in Yokohama gegründet, und Wuttke's Ausspruch: »daß, ehe ein Jahrhundert abläuft, Japan innerhalb der allgemeinen Geistesbewegung stehen werde,« erscheint bei dem fieberhaften Drange der Japaner nach Europäischer Bildung nicht unbegründet.

Gerade hierin zeigt sich der mächtige Einfluß des Schriftthums am deutlichsten; er durchbricht die starre Abgeschlossenheit der Asiatischen, seit Jahrhunderten stereotyp gebliebenen Bildung; mit der Zunahme und Verbreitung Europäischen Schriftthums zieht in jene Länder der Hauch einer höheren Cultur ein, und mit den alten unvollkommenen Schriftbildern werden allmälig auch die Hindernisse weggeräumt, denen der intellectuelle Fortschritt der Chinesischen Völkergruppe bisher unterlag. Und das Schriftthum ist es, dem die Menschheit in erster Reihe die Gemeinsamkeit der Culturbestrebungen verdankt. G. T.

II. Kleine Mittheilungen.

Die Brieftaube und der Luftballon, als Hülfsmittel der Kriegskunst. Das »Journal des sciences militaires« verbreitet sich in einem längeren Aufsatze über die Rolle, welche die Brieftauben und Luftballons während des letzten Krieges auf Französischer Seite gespielt haben.

Der Verfasser jenes Aufsatzes, der Major L. du Puy de Podio, gesteht zu, daß die von Paris und Metz aus mit diesen Hülfsmitteln unternommenen Versuche wenig Erfolg zeigten, glaubt jedoch durch die von ihm in Vorschlag gebrachte Methode »der Erziehung und Verwerthung von Brieftauben« das Mittel gefunden zu haben, auf eine mehr sichere, regelmäßigere und nutzbringendere Art und Weise die Beförderung von Depeschen vermittelst der Luftpost bewirken zu können. Daß die Kriegskunst sich bereits in alter grauer Vorzeit mit Geschicklichkeit die Naturkräfte nutzbar zu machen verstand, davon liefert die Geschichte der Aegypter, Griechen und Römer schlagende Beispiele.

Fast ebenso schnell als heute der telegraphische Draht zu arbeiten versteht, wußten die Aegypter den Ihrigen durch Tauben, welche sie auf ihren Schiffen mitnahmen und beim Anblick der heimischen Gestade wieder fliegen ließen, Nachricht von ihrer glücklichen Rückkehr zu geben; ein Botschaftsmittel, dessen sich die Schifffahrt und Handel treibenden Bewohner des Griechischen Insellandes ebenfalls mit Vorliebe bedienten.

Im Mittelalter und eigentlich bis auf die neueste Zeit geschah Nichts, um

viren und deren Instinkt zu militairischen Zwecken sich nutzbar zu machen. Nur der engen Cernirung von Paris und Metz, im letzten Kriege, ist es zuzuschreiben, daß man diesem primitiven Hülfsmittel der Kriegskunst seine Aufmerksamkeit wieder zuwendete; da bisher die Brieftaubenzucht und Cultur nur in England und in den Niederlanden als ganz nebensächliches Spielwerk des Sports betrieben wurde.

Paris und Metz, durch Deutsche Truppen cernirt und von dem übrigen Frankreich isolirt, mußten nach Mitteln suchen, sich mit der Außenwelt in Verbindung zu setzen, da nur in einer mit den Anstrengungen der Provinzen gleichen Schritt haltenden Vertheidigung und ineinandergreifenden Operationen der eingeschlossenen und Hülfsarmeen noch ein Strahl der Hoffnung auf endliche Befreiung zu finden sein konnte. Der erste Versuch, durch die »Luftpost« Frankreich ein Lebenszeichen von der in Metz eingeschlossenen Rhein-Armee zu geben, verdankte den Bemühungen des Genie-Obersten Goulier seine Verwirklichung, da dieser den Gedanken, Correspondenzen von Metz per Post-Luftballon abgehen zu lassen, zur praktischen Ausführung zu bringen wußte. Vermittelst dieser Ballons, die einen Raum von circa 50 Kbm. enthielten, konnten auf einmal an 30,000 auf sogenanntes Cigarettenpapier geschriebene, resp. gedruckte Depeschen Metz verlassen und deren Bestellung den unberechenbaren Launen des Zufalls anheimgegeben werden.

In Paris suchte der General-Postdirector Rampont gleich nach Einschließung der Französischen Hauptstadt durch das Deutsche Heer einen Luftpostdienst im großartigsten Maße einzurichten. Die Hülfsmittel, welche Paris bot, und die Vorliebe, mit der man sich daselbst schon seit Jahren mit der Luftschifffahrt (Godard, Nadar 2c.) beschäftigt hatte, mußten hierzu die geeigneten Mittel bieten, so daß es in den vier Monaten der Cernirung möglich war, 64 größere, mit Personen besetzte Luftballons abgehen zu lassen. War auf diese Weise, wenn auch in wenig gesicherter Form, die Möglichkeit gegeben worden, Nachrichten aus Paris in die Provinzen gelangen zu lassen, so mußte es, um ein Zusammenwirken aller in Frankreich aufgebotenen Kräfte zu ermöglichen, auch erwünscht erscheinen, umgekehrt das Mittel ausfindig zu machen, Mittheilungen von Außen, speciell von dem in Tours tagenden nationalen Vertheidigungs-Comité einzuziehen. Diesen Zweck glaubte man dadurch am leichtesten und gesichertsten erreichen zu können, daß man mit den aus Paris expedirten Postballons »Brieftauben« abgehen ließ, die nach dem Fallen des Ballons ihren Rückweg wieder nach der Seinestadt nehmen sollten. Der in dieser Richtung am 25. September angestellte erste Versuch lieferte den Beweis, daß in der Verwendung der Taube als »Sendbote« ein Mittel gefunden worden war, mit der Außenwelt in Verbindung zu treten; denn von den drei dem Ballon »Ville de Florence« mitgegebenen Tauben, kehrten zwei bald wohlbehalten nach Paris zurück und brachten der bedrängten Hauptstadt Nachrichten von dem Stand und den militairischen Vorgängen auf den anderen Kriegstheatern. Daß man durch diesen ersten Erfolg ermuthigt, es sich nun angelegen sein ließ, aus dieser Correspondenzvermittelung — dem einzigen Wege, sich mit den an der Loire und im Norden Frankreichs zur Rettung von Paris bereitgestellten Streitkräften in Rapport zu setzen — den möglichst größten Nutzen zu ziehen, versteht sich von selbst.

Wenn die in Paris eingeschlossene Volksarmee in den den Postballons mitgegebenen Tauben nicht auf ein unter allen Verhältnissen gesichertes Communica-

tionsmittel rechnen konnte, indem von den 358 nach Paris zurückexpedirten Tauben nur der siebente Theil, circa 50, dort glücklich anlangte, so hat dies seinen Grund darin, daß man früher mit der Cultur und Abrichtung der Brieftauben in Frankreich sich nicht beschäftigt hatte und durch die Umstände sich nun plötzlich gezwungen sah, zu einem Hülfsmittel zurückzugreifen, welches, weder in Bezug auf Material, noch auf Heranbildung, irgend welche Garantie bieten konnte. Nachdem nun die kriegerischen Ereignisse der Jahre 1870—1871 als Thatsache erwiesen, daß unter gewissen Verhältnissen »die Beförderung von Depeschen durch Brieftauben« ein sehr wichtiges Hülfsmittel der Kriegskunst sein kann, ist es natürlich, daß man militairischerseits in neuester Zeit sich damit beschäftigt hat, nach den Ursachen zu forschen, welchen die Unregelmäßigkeit der Rückkehr der von Paris per Luftballon expedirten Tauben zuzuschreiben sein dürfte und hieran anknüpfend wiederum die Frage aufzuwerfen, wie dem Depeschendienste durch Tauben eine mehr gesicherte Basis zu geben sei?

Unter den Eigenschaften, welche die Tauben mehr als alle gefiederten Geschlechtsgenossen zu dem Dienste als »Sendboten« befähigen, muß zunächst die sprichwörtlich gewordene Anhänglichkeit der Taube an das eheliche Dach als ein Hauptmoment hervorgehoben werden. Während bei fast allen anderen Vogelarten das eheliche Verhältniß die Dauer einer Brutzeit nicht übersteigt, bleiben bei den Tauben Männchen und Weibchen in Treue und Liebe so lange zusammen, bis eine äußere Gewalt diesem friedlichen Zusammenleben ein gewaltsames Ende bereitet und ist es diese Lebensweise auch, welche dem Taubengeschlecht in der Naturgeschichte den Namen »Sponsores« eingetragen. Dieser die Tauben an den häuslichen Heerd fesselnde Sinn läßt beim Männchen, sobald sich dieses seiner Heimath entrückt sieht, den Wunsch entstehen, schnell wieder dorthin zurückzukehren und wird die Befriedigung dieser Sehnsucht bei den Tauben durch einen undefinirbaren thierischen Magnetismus in so wunderbarer Weise unterstützt, daß dieselben auf hunderte von Meilen ihr eheliches Dach nie verfehlen.

Soweit die mit Brieftauben angestellten Versuche heute schon allgemeine Regeln aufkommen lassen, so muß als ausgemacht angesehen werden, daß diejenigen Tauben, die bei kleinem Körperbau eine große Klafterweite der Flügel zeigten, sich als Sendboten am zuverlässigsten und raschesten erwiesen. Die Behauptung, daß dichteres Gefieder dem Vogel eine größere Unterstützung im Fluge gewähren und denselben vor den Einwirkungen schlechten Wetters besser schützen soll, als dünnes, dürfte sich wohl von selbst verstehen und hiernach begreiflich finden lassen, daß die Brieftaubenzüchter den sogenannten »Feld- oder Felsentauben« den Vorzug geben, da sich bei ihnen starkes Gefieder, kleiner Körper und lange Flügel vereinigt finden.

Bei der Dressur der Taube ist auf die Paarung der größte Werth zu legen, da ja, wie bereits erwähnt, in der ehelichen Zuneigung des Taubenpaares die Basis für die Verwendbarkeit des Männchens liegt. Es muß daher dem Täuber vollständige Freiheit in der Wahl seiner Ehehälfte gelassen und überhaupt Alles vermieden werden, wodurch den von der Natur in das Taubengeschlecht hineingelegten Trieben etwa entgegengewirkt werden könnte. Erst wenn die Paarung auf naturgemäßem Wege erfolgt, wird bei den Tauben der an die Häuslichkeit fesselnde Sinn geweckt und die Sehnsucht nach Rückkehr — das wichtigste Moment zur

Correspondenzvermittelung — ein alles Andere in den Hintergrund drängender Trieb werden. Daß, um mit den Brieftauben gesicherte Resultate zu erzielen, es sich empfehlen muß, dem Instinkte dieser Thiere erst die Gelegenheit zu geben, sich auf kleinere Distanzen zurecht zu finden und zu bewähren, dürfte einleuchten, da jede Naturgabe und Anlage sich durch Uebung befestigen und weiter ausbilden lassen wird. Für den Taubenzüchter sind derartige Versuche aber insofern noch von besonderem Werthe, da sie ihm die Gelegenheit bieten werden, die Leittauben und die Spurtauben, d. h. solche, welche selbstständig operiren und solche, welche nur folgen können, kennen zu lernen, und da diese Kenntniß bei Zusammenstellung der »Flüge« von Wichtigkeit ist. — So weit sich bisher aus der Praxis Ansichten hervorzubilden vermochten, so muß als Erfahrungssatz gesagt werden, daß selbst auf den weitesten Erfahrungen es sich nicht empfehlen dürfte, die Flüge stärker als 12—16 Tauben zu machen, indem durchaus nicht, wie es vielleicht den Anschein haben könnte, mit der größeren Anzahl etwa auch die Chancen des Gelingens wachsen. Während z. B. die mit Luftballons (»Vauban und Daguerre«) aus Paris mitgegebenen Flüge, welche mehr als 30 Tauben zählten, gar keine Erfolge aufzuweisen hatten, sind bei Luftballons, welche nur 5, 8 auch 3 Tauben mit sich führten, glückliche Rückreisen erzielt worden, was als Beweis für das Gesagte gelten mag. Da gute Leittauben äußerst selten, so versteht sich von selbst, daß bei der Zusammenstellung eines Fluges die Zahl der Leittauben zu der der Spurtauben sich höchstens wie 1 : 5 verhalten kann, wobei gleichzeitig bemerkt werden muß, wie in der Zusammenstellung der Flüge wohl ein Hauptmoment für die zweckmäßige Organisation einer Taubenpost gesehen werden darf. Interessant ist, was der Major L. du Puy de Podio über die Anbringung der Depeschen bei den Brieftauben berichtet, da daraus zu ersehen, wie inventiös man während des letzten Krieges sich auf Französischer Seite in Ausbeutung dieses Hülfsmittels zeigte. Während man sich bisher damit begnügt hatte, den Brieftauben eine kurze Depesche mitzugeben, die entweder auf einen zusammengerollten Papierstreifen geschrieben oder auf ein Stückchen gummirten Taffts gedruckt worden war, gelang es Herrn Dragon, unter Anwendung der Photomikroskopie und Benutzung einer dünnen, hautartigen Substanz, Depeschenblätter herzustellen, welche 3000 Depeschen enthalten und so leicht waren, daß 18 Exemplare an einer Taube angebracht, also 50,000 Depeschen durch einen einzigen dieser Luftboten expedirt werden konnten. Obschon dieser Fortschritt in der Ausrüstung der Brieftauben erst während der Belagerung von Paris gemacht wurde, und der Erfinder dieses Verfahrens die Hauptstadt erst Mitte November per Ballon verlassen konnte, so sollen doch an 2,500,000 Depeschen durch die Photographie umgeschrieben und per Taubenpost nach Paris geschafft worden sein. Bedenkt man, daß 60,000 solcher Häutchen das Gewicht von 1 Gramm noch nicht überschreiten, so wird man begreifen, wie reichhaltig der Depeschenvorrath sein darf, mit dem man eine Taube belasten kann.

Die von den Franzosen jüngst unter Benutzung des Luftballons und der Brieftauben erlangten Resultate haben also zur Genüge den Beweis geliefert, daß eine Verwendung derartiger Hülfsmittel im Kriege sich von Wichtigkeit erweisen kann, speciell wenn ein solcher Dienstzweig durch intelligente Pflege und fruchtbringende Uebungen noch mehr ausgebildet wird.

Ein- und Ausfuhr von Lebensmitteln in Berlin. Die Gesammtsummen der in Berlin per Eisenbahn ein- und ausgeführten Lebensmittel und Frachtgüter waren in 1872:

	Ctr.	Ctr.	Stück.	Stück.
1. Auf der Ostbahn:				
a) Eingang	3,926,568	—	—	—
außerdem Viehempfang	—	—	918,682	—
b) Ausgang	—	949,457	—	—
außerdem Viehversandt	—	—	—	11,223
2. Auf der Niederschlesisch-Märkischen Bahn:				
a) Eingang	16,915,576	—	—	—
b) Ausgang	—	1,836,108	—	—
3. Auf der Berlin-Görlitzer Bahn:				
a) Eingang	3,501,808	—	4,140	—
b) Ausgang	—	1,018,144	—	707
4. Auf der Berlin-Anhaltischen Bahn:				
Eingang	8,079,560	—	—	—
5. Auf der Berlin-Hamburger Bahn:				
a) Eingang	2,783,333	—	—	—
b) Ausgang	—	1,709 000	—	—
6. Auf der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn:				
a) Eingang	4,632,182	—	—	—
b) Ausgang	—	2,666,733	—	—
7. Auf der Berlin-Stettiner Bahn:				
a) Eingang	5,977,647	—	—	—
b) Ausgang	—	1,001,309	—	—
8. Auf der Magdeburg-Halberstädter (Lehrter) Bahn:				
a) Eingang	2,721,491	—	—	—
b) Ausgang	—	1,451,333	—	—
Summa...	48,538,165	10,632,084	922,822	11,930

Deutsche Industrielle in Russisch-Polen. Das zweite Heft des II. Jahrgangs der sehr empfehlenswerthen, von Carl Röttger herausgegebenen Russischen Revue enthält einen längeren Aufsatz über die Industrieverhältnisse Polens.

Als hauptsächlichstes Industriegebiet Polens kann nur jener Landestheil bezeichnet werden, welcher auf dem linken Ufer der Weichsel liegt und bis an die benachbarte Oesterreichische und Preußische Grenze reicht. Nur das Warschauer Gouvernement mit seinem entwickelten Industrieleben überschreitet die Weichselgrenze und dehnt sich, wenn auch nur wenige Quadratmeilen, auf dem rechten Weichselufer aus. Als das reichste Industriegebiet Polens, mit einer jährlichen Production im Werthe von je 12 bis 13 Mill. Rbl., können die Gouvernements Warschau und Piotrkow angesehen werden. Seiner ganzen Ausdehnung nach wird dieses Gebiet von Nordost in der Richtung nach Südwest von der St. Petersburg-Warschauer und der Warschau-Wiener Eisenbahn und in der Richtung nach Nordwest von der Warschau-Bromberger Bahn durchschnitten.

Das zweitwichtigste Industriegebiet, mit einer jährlichen Production im Werthe von je $2\frac{1}{2}$ bis 5 Mill., umfaßt die Gouvernements Kalisch, Radom und Kjelze. Im Gouvernement Kalisch herrscht die Gespinnst- und Gewebeindustrie vor, im Gouvernement Radom der Maschinenbau und die Gerberei, im Gouvernement Kjelze sind die meisten der genannten Industriezweige, wenn auch nur durch weniger bedeutende Etablissements vertreten. Das dritte Industriegebiet Polens endlich mit einer jährlichen Produktion im Werthe von $\frac{1}{2}$ bis 1 Mill. Rbl. per Gouvernement umfaßt alle auf dem rechten Weichselufer gelegenen Gouvernements.

Die Polnische Industrie unterscheidet sich dadurch in auffallender Weise von der Russischen, daß die überwiegende Mehrzahl der Polnischen Industrie-Etablissements den Russischen an Betriebsleistung sehr wesentlich nachsteht. Während die Russischen Fabriken ihrer Mehrzahl nach die Großindustrie repräsentiren, läßt sich dies von nur verhältnißmäßig wenigen Polnischen Fabriken sagen. Polen ist das Land der Kleinindustrie, die schon mehr dem handwerksmäßigen Betriebe zuneigt. Während in Rußland der Dampfbetrieb in allen Industriebranchen, wenn auch nicht gerade vorherrscht, doch immer mehr und mehr Eingang gewinnt, ist die überwiegende Mehrzahl der Polnischen industriellen Etablissements an und für sich hinsichtlich ihrer Anlage so beschränkt, daß sie von den Vortheilen des Dampfbetriebes keinen Nutzen ziehen kann. Dagegen finden wir aber bei den größeren Polnischen Etablissements den Dampfbetrieb allenthalben angewendet, wo sich Gelegenheit hierzu bietet und zwar selbst in umfassenderer Weise, als bei Russischen Fabriken von gleicher Ausdehnung.

Nach Timirjasew besaß das Czaarthum Polen im Jahre 1869 die große Anzahl von 4507 Fabriken und industriellen Etablissements. Dieselben beschäftigten 39,000 Arbeiter und lieferten eine Jahresproduction im Werthe von $38\frac{1}{2}$ Mill. Rbl. Auf eine Fabrik entfallen daher durchschnittlich nur 8,6 Arbeiter und ein Productionswerth von 8546 Rbl. Schon aus diesen geringfügigen Durchschnittsziffern geht hervor, daß sich unter den angeführten Fabriken sehr viele von ganz geringer Productionskraft befinden müssen. In der That begegnen wir auch nur unter 3019 industriellen Etablissements, wenn wir von den 1488 Brauereien, über welche detaillirte Angaben hinsichtlich ihrer Jahresproduction fehlen, absehen, 2660 kleine, deren jährliche Production den Werth von 10,000 Rbl. noch nicht

erreicht. Demnach entfallen durchschnittlich auf eine dieser kleinen Fabriken 4,3 Arbeiter und eine Jahresproduction im Werthe von 1725 Rbl., wohl Beweis genug, daß die Mehrzahl der Polnischen Industrie-Etablissements kaum den Namen »Fabriken« verdient, sondern in die Kategorie gewöhnlicher Werkstätten zu verweisen ist.

Was die einzelnen Industrien betrifft, so werden aufgezählt: 15 Baumwollspinnereien mit 1687 Arbeitern und einer Jahresproduktion im Werthe von 2,040,426 Rbl.

Die größten Fabriken sind die beiden von K. Scheibler in Lodz und Sharne (629 Arbeiter, 1,040,400 Rbl. Productionswerth), die von H. Schlösser (260 Arbeiter, 400,000 Rbl. Productionswerth) und K. Schlösser (250 Arbeiter, 280,000 Rbl. Productionswerth) in Oserkow (Kalisch), von Gebrüder Günsberg (404 Arbeiter, 262,500 Rbl. Productionswerth) und von Th. Krusche (164 Arbeiter, 195,000 Rbl. Productionswerth) in Lodz.

1071 Baumwollenwebereien mit 11,720 Arbeitern und einer Jahresproduction im Werthe von 6,573,660 Rbl., darunter 967 kleinere (7453 Arbeiter, 2,321,118 Rbl. Jahresproductionswerth).

Ist schon in der Baumwollenindustrie das Verhältniß der kleineren Fabriken zu den größeren (9:1) ein sehr bedeutendes, so wird es doch in der Flachsindustrie ein ganz unverhältnißmäßig großes. Unter 807 Flachsspinnereien und Webereien giebt es nicht weniger als 805 kleine, welche zusammen nur 831 Arbeiter beschäftigen und eine Jahresproduction im Werthe von nur 252,047 Rbl. liefern.

Die Schafzucht wird im Czarthum Polen ziemlich lebhaft betrieben, und wenn auch ein Theil der gewonnenen Schafwolle ins Ausland exportirt wird, so bleibt doch der bei weitem größere Theil im Lande, um hier versponnen und zu Wollfabrikaten verarbeitet zu werden. Während das große Rußland nur 30 fabrikmäßig betriebene Wollspinnereien aufzuweisen hat, zählt das verhältnißmäßig kleine Czarthum Polen deren 22, — 730 Arbeiter, 637,330 Rbl. Productionswerth — unter welchen sich allerdings 5 kleinere befinden.

Weit größer ist die Anzahl der Etablissements, welche sich mit der Fabrication von Wollstoffen (Modestoffen) und Tuch befassen. Es giebt deren 390 mit ca. 4000 Arbeitern und einer Jahresproduction im Werthe von 9½ Mill. Rbln., darunter allerdings 314 kleine mit 1111 Arbeitern und ca. 950,000 Rbln. Productionswerth.

Seidenwebereien giebt es im Ganzen eine größere (von O. Worowski in Lipkow — 124 Arbeiter, 30,000 Rbl.) und acht kleine Fabriken, welche letzteren 15 Arbeiter beschäftigen und eine Production im Werthe von nur 14,500 Rbln. liefern.

Größere Dimensionen hat die Papierfabrication im Czarthum Polen angenommen, obgleich auch in dieser Branche der Kleinbetrieb vorherrscht. Unter 34 Papier- und Tapetenfabriken mit 950—1000 Arbeitern und einer Production im Werthe von ca. 700,000 Rbln. giebt es nach Timirjasew 27 kleine Etablissements, welche zusammen 144 Arbeiter beschäftigen und Fabrikate im Werthe von 43,521 Rbln. liefern.

Obgleich die Zahl der unter dem Namen »chemische Fabriken« aufgeführten Etablissements keine geringe ist, so giebt es eigentliche »chemische« Fabriken doch nur wenige. Im Ganzen führt Timirjasew 72 Etablissements auf, welche sich mit der Erzeugung von chemischen Fabrikaten im Werthe von 685,235 Rbln. befassen und 445 Arbeiter beschäftigen.

Die Licht- und Seifenfabrication — 78 Etablissements, 462 Arbeiter, 1,286,689 Rbl. Productionswerth — wird ebenfalls vorzugsweise durch kleine Etablissements (65 mit 163 Arbeitern und 254,693 Rbln. Productionswerth) betrieben.

Die Lederfabrication zählt 315 Etablissements, 1050 Arbeiter, 2½ Mill. Rbl. (nach Timirjasew 2,188,427 Rbl.) Productionswerth.

Die Rübenzuckerfabrication und Zuckerraffinerie gehören zu den entwickeltsten Zweigen der Polnischen Großindustrie, und macht dieser Industriezweig auch dadurch eine Ausnahme von allen übrigen, daß wir es bei ihm nur mit größeren Fabriken zu thun haben, welche sämmtlich mit Dampfkraft arbeiten. Timirjasew führt für das Jahr 1869 — 42 Fabriken mit 11,759 Arbeitern und einer jährlichen Production im Werthe von 7,210,784 Rbln. auf.

Branntweinbrennereien giebt es zwar eine große Menge im Czarthum Polen (1488), allein schon der Umstand, daß sie in ihrer Gesammtheit nur eine jährliche Production im Werthe von 10,564,415 Rbln. liefern, daß demnach durchschnittlich auf eine Fabrik nur ein Productionswerth von 7100 Rbln. entfällt, kann als Beweis gelten, daß die meisten Polnischen Fabriken die Branntweinbrennerei nicht gewerbsmäßig, blos des Spiritusgewinnes wegen betreiben, wie dies bei den meisten Russischen der Fall ist, sondern als landwirthschaftliches Nebengewerbe im Interesse der Viehzucht.

Porzellan- und Fayencefabriken giebt es 6, welche ca. 300 Arbeiter beschäftigen und eine Jahresproduction im Werthe von über 150,000 Rbln. liefern.

Zu den mit am bedeutendsten entwickelten Industriezweigen Polens gehört der Maschinenbau. Außer den Werkstätten, welche die Warschau-Wiener und Warschau-Terespoler Eisenbahnverwaltungen unterhalten und welche mit mehr Recht als andere derartige Etablissements den Namen »Fabriken« verdienen, giebt es in Polen 36 Etablissements für Maschinenbau mit 1500 Arbeitern und einer Jahresproduction im Werthe von 1,300,000 Rbln., darunter allerdings wiederum 23 kleine mit 191 Arbeitern und einer Production im Werthe von 73,421 Rbln.

Der Verfasser des Aufsatzes macht schließlich auf den überwiegenden Einfluß aufmerksam, welchen das Deutsche Element in Polen gewonnen hat. Nicht der Pole, nicht der Russe, sondern nur der Deutsche kann bis jetzt als der Träger der Polnischen Industrie angesehen werden. Von 382 größeren Fabriken in den verschiedenen Industriebranchen befinden sich 286 im Besitze von Personen, welche Deutsche Namen tragen, dagegen nur 72 Fabriken, deren Besitzer dem Namen nach als Nationalpolen zu bezeichnen sind. Die größere Anzahl dieser letzteren erscheint als die Besitzer von Zuckerfabriken und Hüttenwerken, also von Etablissements, welche mehr oder weniger mit dem Grundbesitze zusammenhängen. Daß sich unter den Trägern Deutscher Namen eine ziemlich große Anzahl Juden befinden, ist bei den Polnischen Verhältnissen leicht erklärlich. Viele ehemalige Deutsche in Polen haben sich übrigens auch dermaßen acclimatisirt, daß sie eben nur noch durch ihren Namen den Deutschen Ursprung verrathen.

Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Kayßler.

Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Deutsches Postarchiv.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 13. Berlin, August. 1873.

I. Actenstücke und Aufsätze.

38. Ueber die Abfertigung internationaler Briefkartenschlüsse.

Vom Herrn Post-Praktikanten Hugo Schulz in Wohlau.

Die zahlreichen von der Deutschen Reichs-Postverwaltung in neuerer Zeit mit dem Auslande abgeschlossenen Postverträge lassen neben den leitenden Haupttendenzen, als welche die Ermäßigung der Tarife und die auf Einführung eines Weltportos hinbahnende Gleichgestaltung der internationalen Portosätze und Versendungsbedingungen zu bezeichnen sind, auch das Bestreben nicht verkennen, die technischen Manipulationen beim Austausche der Correspondenz möglichst abzukürzen, und dem Abrechnungsverfahren, von welchem die größere oder geringere Einfachheit jener Manipulationen wesentlich abhängig ist, immer weniger complicirte Principien zu Grunde zu legen. In der Regel findet der internationale Kartenwechsel lediglich zwischen Eisenbahn-Postbüreaus und den bedeutenderen Hauptplätzen statt. Aus diesem Grunde, in Verbindung mit der ungeahnten Erweiterung, welche die Verkehrsbeziehungen neuerdings erfahren haben, umfassen die internationalen Briefkartenschlüsse meist so bedeutende Correspondenzmassen, daß

eine correcte Bearbeitung derselben in den dem Wesen des Postdienstes entsprechend kurz bemessenen Expeditionsfristen nur durch einfache und rationelle Auslieferungsmethoden ermöglicht wird. Bei einem so schwierigen Expeditionsmodus, wie er zwischen Deutschland und Frankreich vor Abschluß des neuen Vertrages Anwendung fand, kamen natürlich Versehen und Ungenauigkeiten bei der Ermittelung der Abrechnungspositionen, sowie auch andere Unregelmäßigkeiten ungleich öfter vor, als im Verkehre mit allen anderen Ländern. Die Deutsch-Französische Briefkarte zählte nämlich mehr als 70 Abrechnungsartikel, in welche die Correspondenz zum Theil nach dem für Briefe äußerst problematischen Gewichtssatze von $7\frac{1}{2}$ Grammen aufzunehmen war. Welche Fortschritte in Bezug auf Vereinfachungen die neueren Postverträge nun auch schon aufweisen, so könnte unbedenklich noch eine bedeutende Erleichterung der Expeditionsarbeiten eintreten. Im Verkehre mit den meisten fremden Staaten müssen nämlich nach den Ausführungs-Bestimmungen zu den betreffenden Conventionen sämmtliche frankirte Sendungen bei der Abfertigung mit dem Stempelabdrucke »Franco« (oder P. D., d. h. Porto bezahlt bis zum Bestimmungsorte) versehen werden, wogegen die unfrankirten Gegenstände keinerlei Kennzeichen erhalten. Dieses sehr viel Zeit und Arbeitskräfte erfordernde Verfahren ist jedoch weder sachlich rationell, noch erweist es sich als praktisch im Expeditionsdienste. Dies darzuthun ist die Absicht der folgenden Zeilen.

Der Stempelabdruck »Franco« (P. D.) hat vor Allem den Zweck, der Decartirungsstelle als Merkmal dafür zu dienen, daß das Porto für die betreffenden Sendungen vollständig bezahlt ist, daß dieselben also irgend welchen technischen Manipulationen nicht mehr unterliegen, vielmehr lediglich den Adressaten auszuliefern, event. zuvor den resp. Bestimmungsorten zuzuführen sind. Ohne Zweifel wäre es doch aber sachgemäßer, mit einem besonderen Kennzeichen nicht die Gegenstände zu versehen, mit welchem das Bestimmungsland keinerlei über das Bestellungsgeschäft hinausgehende Befassung hat, sondern vielmehr diejenigen Sendungen, welche noch einer weiteren Behandlung unterworfen werden müssen, also neben den unzureichend frankirten (die einen entsprechenden Stempelabdruck bereits erhalten) die **unfrankirten**, welche zu taxiren und zu diesem Behufe event. zu wiegen, bz. nachzuwiegen sind. Während ferner die frankirten Objecte stets schon an sich positive Merkmale tragen, aus welchen die stattgehabte Vorausbezahlung des Portos leicht zu ersehen ist (Frankirungsvermerk des Absenders, aufgeklebte Freimarken, Vorzeichnung des baar erhobenen Francos), weisen die unfrankirten Gegenstände immer nur negative Merkmale auf, da Vermerke wie »Porto« oder »Unfrankirt« niemals auf Adressen vorkommen. Die frankirten Briefe 2c. bedürfen also von Hause aus einer ausdrücklichen Kennzeichnung bei der Abfertigung weit weniger, als die unfrankirten.

Vom Standpunkte des praktischen Dienstes ist jedenfalls **das Verfahren das rationellste**, bei welchem die Minderzahl der vorhandenen Sendungen einer Kennzeichnung unterworfen wird. Da nun für Zeitungen, Gegenstände unter Band, sowie für Waarenproben die Francatur obligatorisch ist, für Briefe aber die Vorausbezahlung des Portos längst als Regel unter den Correspondenten gilt, so kann man die unterlassene Frankirung einer Briefpostsendung fast als einen Ausnahmefall bezeichnen. Dem entsprechend müßte man bei der Abfertigung die **unfrankirten Objecte** vor den **frankirten** durch den Stempelabdruck »Porto« oder »Unfrankirt« kennzeichnen, nicht aber umgekehrt die frankirten

durch »Franco«- oder »P. D.«-Stempel. Eine wie große Ersparniß an Arbeit und Mühewaltung durch die Aenderung erzielt würde, geht wohl am besten aus folgenden Zahlen hervor. Die im Jahre 1872 aus Deutschland nach Frankreich, Großbritannien und Belgien zur Absendung gelangten unfrankirten Briefe machten nach den statistischen Ermittelungen nur resp. 3,11, 3,33 und 2,40 Procent der gesammten portopflichtigen Correspondenz nach den bezüglichen Staaten aus. Im Verkehre mit den Haupt-Culturländern bildeten demnach die unfrankirten Briefe nicht mehr, als etwa 3 (genau 2,95) Procent der Versendungsobjecte.*) Es werden nun gegenwärtig nicht diese 3 Procent, sondern die übrigen 97 Procent mit dem entsprechenden Stempelabdrucke versehen.

Zu diesem bedeutenden Aufwande an Arbeitskraft steht aber das dadurch erreichte Resultat keineswegs in angemessenem Verhältnisse. Da die Stempelung der frankirten Sendungen, wie bereits erwähnt, zu dem Zwecke geschieht, um diese Sendungen als frankirte durch ein positives Zeichen leicht erkennbar zu machen, so liegt darin von selbst, daß durch das Stempelungsverfahren eine Befassung der verschiedenen Verwaltungen mit den Freimarken und Werthzeichen anderer ausgeschlossen werden soll. Dieser Zweck kann jedoch nie vollständig erreicht werden, so lange der Abstempelung Correspondenzmassen unterliegen, die bei vielen, ja den meisten Kartenschlüssen nach Tausenden von Gegenständen zählen, da dann Unregelmäßigkeiten und Versehen schwerlich ganz zu vermeiden sind. Dem Büreau Nr. 10 Verviers-Cöln gehen z. B. in einem Kartenschlusse von London oft allein an gewöhnlichen frankirten Briefen 7000 Stück zu; da dieselbe Zahl auch in den Versteck-Briefbeuteln (nach Berlin, Hamburg, Dänemark u. s. w.) enthalten sein dürfte, so müssen bei Abfertigung des genannten Kartenschlusses in London 14,000 Stück gewöhnliche Briefe und außerdem die enorme Menge von Zeitungen, Preiscouranten und Waarenproben, von denen namentlich die beiden letztgenannten Gattungen sich nur mit vieler Mühe und großem Zeitaufwande abstempeln lassen, mit dem Zeichen »P. D.« versehen werden. Daß hierbei die Abdrücke bisweilen undeutlich und unsauber ausfallen, darf nicht Wunder nehmen; oft fehlen dieselben sogar ganz auf frankirten Sendungen, dagegen weisen unfrankirte das Zeichen »P. D.« auf. Es kommen bei derartigen Unregelmäßigkeiten, wie sie an der Correspondenz aus Großbritannien täglich zu beobachten der Verfasser Gelegenheit hatte, drei Fälle in Betracht:

1. Es sind Briefe, die nach der Eingangskarte als unfrankirt überwiesen sind, mit dem Stempelabdrucke »P. D.« versehen, wobei ohne Rücksicht auf diese Bezeichnung die Austaxirung erfolgen muß.

2. Umgekehrt kommt es häufig vor, daß Briefe, die als unfrankirt überwiesen sind, auf der Rückseite unentwerthete, also im Aufgabegebiete übersehene, oder auch vorschriftsmäßig entwerthete Freimarken tragen, die den Portobetrag vollständig decken. Nimmt der decartirende Beamte solche wahr, so muß er die Eingangskarte berichtigen und die Sendungen als frankirt behandeln, andernfalls entsteht ein weitläufiger Schriftwechsel, indem in der Regel der Adressat wegen Erstattung des Portos bei der Postanstalt des Bestimmungsortes Reclamation erhebt, worauf die erstere sich an die Eingangs-Grenzpostanstalt zu wenden hat und

*) Im Jahre 1871 bz. 1,73 3,52 und 3,30, also durchschnittlich 2, Procent.

letztere schließlich, durch Vermittelung der Ober-Postdirection, mit der fremden Verwaltung in Verkehr treten muß.

3. Versehentlich mit »P. D.« bezeichnete, also thatsächlich unfrankirte Briefe sind bisweilen der frankirten Correspondenz beigepackt und gleich dieser behandelt. Alsdann ist der decattirende Beamte nach den gegenwärtigen Bestimmungen zur Taxirung jener Briefe und Abänderung der Eingangskarte nicht berechtigt, so daß in solchen Fällen die Sendungen der Portobezahlung entgehen.

Das derzeitige Stempelungsverfahren bietet also weder eine sichere Garantie für richtige Behandlung der Sendungen bezüglich ihrer Eigenschaft als frankirte oder unfrankirte, noch ist durch dasselbe für die Decartirungsstelle die Nothwendigkeit absolut ausgeschlossen, auf die Werthzeichen fremder Verwaltungen zurückgehen zu müssen. Werden dagegen bei Annahme der vorgeschlagenen Aenderung z. B. unter den als frankirt ausgelieferten Briefen solche vorgefunden, die weder Freimarken, noch Frankirungs-Vermerke oder sonstige Frankatur-Merkmale tragen (bei einiger Erfahrung kennen die Decartirungsbeamten diese Merkmale ebenso genau wie Postanstalten des Aufgabegebietes), so stehen der Austaxirung der Sendungen und der Berichtigung der Eingangskarte wenigstens nicht ausdrückliche Francozeichen der fremden Verwaltung, welche Zeichen eigentlich in allen Fällen respectirt werden müßten, entgegen; es würde somit eine größere Sicherheit dafür gewonnen, daß nicht einzelne Sendungen der Portozahlung entgehen. Die Fälle, daß auf der Rückseite von Briefen aufgeklebte Freimarken bei der Abfertigung übersehen werden, somit die meisten Ursachen unrichtiger Auslieferungen und unter Umständen weitläufigen Schreibwerkes würden voraussichtlich ganz aufhören, wenn die unfrankirten Sendungen ausdrücklich als solche mittelst Stempels bezeichnet würden, weil dadurch den Beamten unwillkürlich Anlaß zu erhöhter Sorgfalt bei der Sortirung und Prüfung der unfrankirten Gegenstände gegeben würde. Die geringe Anzahl derselben würde ferner ermöglichen, daß die Abdrücke stets deutlich und sauber hergestellt und Unregelmäßigkeiten ganz vermieden werden könnten, da die Beamten leicht im Stande wären, eine Controle auszuüben, die jetzt bei dem großen Umfange der abzustempelnden Correspondenz nicht vorgenommen werden kann.

Es sei mir hier eine kurze Erwähnung der im Verkehre mit Frankreich während der Kriegsperiode gemachten Erfahrungen gestattet. Als für die in Deutschen Festungen und Lagern internirten Französischen Kriegsgefangenen kaum zu bewältigende Massen von Briefen eingingen, hat sich das jetzige Stempelungsverfahren nicht nur fast nutzlos erwiesen, sondern es hat, wie es Französischerseits gehandhabt wurde, die Arbeiten geradezu erschwert. Die Kartenschlüsse vom ambulanten Büreau Paris-Lille auf Büreau Nr. 10 Verviers-Cöln enthielten mehrmals über 40,000 Stück Briefe. Davon trugen viele zwei, manche sogar drei verschiedene Stempelabdrücke nebeneinander. Die Beurtheilung, welcher der richtige sei, die Durchstreichung der anderen sowie die Feststellung der Abrechnungspositionen in der Briefkarte, alles dies war der Decartirungsstelle überlassen. Wenn die Zeit, die auf die Stempelung verwandt worden war, statt dessen benutzt worden wäre, um die Correspondenz nach den Rayons zu trennen, um die frankirten, unfrankirten und unzureichend frankirten Briefe von einander zu sondern, oder nach einigen der Haupt-Festungen und Lager vorzusortiren, so hätte dies viel

zur Erleichterung der Arbeiten beigetragen, mit denen damals die ambulanten Büreaus, die den Verkehr mit Frankreich vermittelten, überhäuft waren.

Auch jetzt würde eine angemessene Vorbearbeitung der Correspondenz, gewissermaßen durch Anfertigung von Briefpostbunden, der Decartirungsstelle weit größeren Nutzen bringen, als sie der Abfertigungsstelle Mühewaltung verursachen kann, namentlich in den Fällen, wo erstere ein ambulantes Büreau, letztere aber eine Localpostanstalt ist. Jede dem Büreau Nr. 10 zugehende Englische Post pflegt außer der sonstigen Correspondenz ungefähr je 300 frankirte Briefe für Wien, Frankfurt a. M. und Bremen und etwa je 200 für Leipzig, Cöln und Triest zu enthalten. Es würde ein bedeutender Vortheil sein, wenn jene 1500 Briefe in besonderen Bunden enthalten wären, die nur noch durchgesehen zu werden brauchten. Einer derartigen Vorarbeitung stehen aber gegenwärtig die Stempelungsgeschäfte äußerst hinderlich im Wege. Unzuträglichkeiten bei der Abfertigung internationaler Briefkartenschlüsse rühren in vielen Fällen lediglich daher, daß die Schaffner im Abstempeln, Wiegen und Verpacken der Correspondenz nicht gleichen Schritt mit den Arbeiten der Beamten zu halten im Stande sind. Die Beamten müssen daher auf die Schaffner alle nur mögliche Rücksicht nehmen; z. B. sobald ein gewisses Quantum von frankirten Briefen bearbeitet ist, dasselbe zur Stempelung sofort bereit stellen, damit plötzliche Ueberhäufungen der Unterbeamten möglichst vermieden werden. Will aber der Beamte die Correspondenz für einzelne Hauptplätze besonders abbinden lassen, so sammelt er die betreffenden Sendungen natürlich am besten bis zur Beendigung des Sortirungsgeschäftes (welches unter Umständen eine Zeit von 3—4 Stunden beanspruchen kann), dadurch bleibt aber der Schaffner, dem außer den übrigens sehr anstrengenden Stempelungsarbeiten noch viele andere Geschäfte obliegen, leicht im Rückstande. Bisweilen sind zu einem Kartenschlusse neben den Briefen ꝛc. 2000—3000 Stück Drucksachen (Preiscourante ꝛc.) zu stempeln.

Eine Erschwerung, die mit dem Wesen des Postdienstes keineswegs im Einklange steht, ist es, daß im Verkehre zwischen Deutschland und Großbritannien die Zeitungen und recommandirten Briefe, welche Sendungen anders als vollständig frankirt, vertragsmäßig nicht zur Absendung gelangen können, gegenwärtig noch bei der Abfertigung mit dem Zeichen »P. D.«, als dem Merkmale der stattgehabten Frankatur, versehen werden. Das Abstempeln der pptr. 300 Pfd. Zeitungen und 700 Stück recommandirten Briefe, die täglich vom Büreau Nr. 10 nach London abgesandt werden, könnte ohne Weiteres erspart werden. Fällt diese zeitraubende Arbeit fort, so sind die Schaffner im Stande, wirksamere Hülfe beim Decartiren der ankommenden Kartenschlüsse zu leisten, und im Stempeln, Wiegen und Verpacken der Correspondenz stets gleichen Schritt mit den Arbeiten des expedirenden Beamten zu halten. In Folge dessen würden andererseits wieder die Beamten in Erledigung ihrer Arbeiten nicht mehr, wie es jetzt häufig der Fall ist, durch den Uebelstand behindert werden, daß die ihrerseits fertiggestellte Correspondenz noch lange einen Theil der Arbeitsplätze einnimmt, bis endlich der Schaffner current ist und die expedirten Sendungen abnehmen kann. Das Stempelungsgeschäft behindert namentlich bei den statistischen Ermittelungen die Abfertigungsarbeiten sowie die Zählung der verschiedenen Correspondenzgattungen ungemein. Die Gegenstände sind nämlich alsdann unbeschadet der event. vorgeschriebenen Sonderung nach einzelnen Hauptplätzen noch nach

den Ursprungsländern in 6—8 Kategorien zu trennen. So müssen z. B. in der Richtung nach Belgien allein die Briefe (von Zeitungen ꝛc. abgesehen) in 30—40 verschiedene Fächer, oder eben so viele Abtheilungen auf dem Tische auseinander sortirt werden. Soll nun die Stempelung erst nach erfolgter Zählung stattfinden, so wird der Unterbeamte darin sehr aufgehalten, und andererseits muß die Zählung in großer Eile vor sich gehen, wenn sie erst nach der Stempelung vorgenommen werden soll. Zieht man nun in Betracht, daß der Raum im Eisenbahn-Postwagen, in welchem unter Umständen 4—6 Beamte und 2 Schaffner arbeiten, immerhin ein beschränkter ist, und daß alle Manipulationen, von denen die meisten im finanziellen Interesse von hoher Wichtigkeit sind, in der größten Eile ausgeführt werden müssen, so wird nicht bestritten werden können, daß die gegenwärtigen Stempelungsarbeiten den Dienst sehr erschweren.

Es bleibt noch die Frage zu erörtern, ob die Aenderung des Verfahrens irgend welche Nachtheile für den Dienstbetrieb zur Folge haben könnte. Dergleichen sind jedoch durchaus nicht zu befürchten, denn es tritt ja nur eine einfache Vertauschung der Correspondenzgattungen bezüglich der Abstempelung ein, nicht aber eine eigentliche Aenderung des Verfahrens. Wie jetzt die unfrankirten Briefe bei der Decartirung an dem Mangel eines Stempelabdruckes als die zu taxirenden Objecte erkannt werden, würden ebenso gut umgekehrt die frankirten als die bereits bezahlten Sendungen von den nicht bezahlten unterschieden werden können. Es lassen sich also dem Grundsatze, daß alle Sendungen als vollständig frankirt (bz. portofrei) anzusehen sind, die nicht durch Stempelabdrücke als unfrankirt oder unzureichend frankirt gekennzeichnet sind, und daß nur solche mit der Taxe belegt werden dürfen, die eines der genannten Zeichen tragen, schwerlich Bedenken entgegenstellen.

Wenn sonach der Stempelabdruck »Franco« zwar für die Decartirungsstelle vollkommen entbehrt werden kann, so dürfte derselbe doch für die Postanstalten in einzelnen Fällen von Nutzen sein. Es würde daher allgemein mit dem Eingangs-Controlstempel, mit welchem bei der Decartirung sämmtliche Briefe versehen werden, ein Stempel »Franco« zu vereinigen sein, der bei der Stempelung der unfrankirten Sendungen durch Abschrauben leicht wieder entfernt werden könnte. Es erhalten z. B. in London die transitirenden frankirten Briefe gleichzeitig mit der Angabe des Datums ꝛc. die in die Augen fallende Bezeichnung »London paid«; das auf den Briefen aus Deutschland angebrachte Zeichen »P. D.« verliert daher schon an der Decartirungsstelle vollständig seinen Werth. Von der Bedruckung mit dem Eingangs-Controlstempel sind zwar die gegen ermäßigte Taxe beförderten Gegenstände ausgeschlossen, so daß diese Correspondenzgattungen auch nicht die Bezeichnung »Franco« erhalten würden, von derselben dürfte aber wegen des allgemein bestehenden Frankirungszwanges abgesehen werden können.

Das einfachste und zugleich die richtige Erhebung der Gefälle am meisten sichernde Verfahren bestände wohl darin, daß die unfrankirten Sendungen schon bei der Abfertigung mit der im Bestimmungslande zu erhebenden Taxe versehen würden, da ja der Portoberechnung in der Regel das Gewichtssystem des Ursprungslandes zu Grunde liegt, und die Zahl der Portoraten bei schwereren als einfachen Briefen schon im Aufgabegebiete ermittelt werden muß. So werden z. B. alle aus Großbritannien herrührenden unfrankirten Gegenstände nach dem

Unzengewichte taxirt, das in den meisten Staaten längst nicht mehr gebräuchlich ist. Die Verschiedenheit der Münzwährungen, in welchen diesseits das Porto ausgeworfen werden muß (Gr., Nkrz., südd. Krzr. u. Cts.), läßt jedoch einstweilen die gegenseitige Anwendung des Princips nicht besonders vortheilhaft erscheinen.

Die Adoptirung der vorgeschlagenen Aenderung würde neben großer Arbeitserleichterung noch mehrfache andere Vortheile zur Folge haben. So würde es sich von großem Nutzen erweisen, daß die Schaffner bei den Abfertigungsarbeiten nicht mehr alle Sendungen einzeln in die Hände bekommen würden, weil das Abstempeln eine äußerst günstige Gelegenheit zur Ermittelung von Briefen mit werthvollen Einlagen bietet. Da bei der bedeutenden Verminderung (um 94 Procent) der abzustempelnden Sendungen zudem noch eine ungleich wirksamere Beaufsichtigung, als diese bisher möglich ist, eintreten könnte, so würden diese Umstände nicht verfehlen, eine merkliche Reduction der zahlreichen Reclamationen wegen Abhandenkommens oder Beraubung von Postsendungen herbeizuführen, wenn man auch keineswegs berechtigt ist, die Unterschlagungs- und Spoliationsfälle sämmtlich, oder auch nur zum größten Theile den Unterbeamten zuzuschreiben. An einzelnen Arbeitsstellen läge vielleicht eine Reducirung der jetzt erforderlichen Unterbeamtenkräfte nicht außer dem Bereiche der Möglichkeit; auch würde der Minderverbrauch großer Quantitäten rother Stempelfarbe eine allerdings nicht hoch zu veranschlagende Kostenersparniß herbeiführen. Das oft sehr laute und daher störende Geräusch, welches das Abstempeln jetzt verursacht, würde ganz vermieden werden; denn während eine geräuschlose Handhabung des Stempels nicht denkbar ist, wenn damit in kurzer Zeit mehrere Tausend Gegenstände zu bedrucken sind, so kann der Stempel, wenn nur einige Hundert Sendungen vorliegen, stets vorsichtig und leise aufgedrückt werden. Nicht selten leiden Briefe und Muster mit leichtem voluminösen Inhalte dadurch, daß die Couverts resp. Emballagen eingedrückt werden. Auch wird häufig die Deutlichkeit der Adresse beeinträchtigt, weil der Stempel nicht, wie es wünschenswerth wäre, auf eine freie Stelle, sondern gerade auf die Angabe des Namens des Adressaten oder des Bestimmungsortes trifft. Es können dadurch in der Beförderung oder Aushändigung der Sendungen sogar Nachtheile für die Correspondenten entstehen. Da man z. B. Belgischerseits zum Stempel »P. D.« schwarze Farbe verwendet, so wird äußerst leicht die nähere kurze Bezeichnung gleichnamiger Postanstalten, oder gleichnamiger Personen an einem Orte (wie: »i. Schl.«, »i. Sachs.«, »a. O.«, »a. M.«, »A. oder O. Schmidt«) vollständig unkenntlich gemacht. Die Adressen der aus den vlämischen Provinzen Belgiens herrührenden Briefe sind oft nur mit Hülfe der Phantasie zu entziffern, in manchen Fällen aber absolut nicht zu enträthseln, weil das Zeichen »P. D.« gerade auf die an sich schon undeutliche Angabe des Bestimmungsortes zu stehen gekommen ist. Die Zahl der Sendungen, welche beim Stempeln Schaden leiden, würde sich naturgemäß bedeutend verringern, wenn nicht mehr 97, sondern nur 3 Procent der Versendungsobjecte außer dem Aufgabe- rc. Stempel eine lediglich die Portobezahlung betreffende Bezeichnung erhielten. Die Vortheile der Aenderung kommen zwar zunächst und unmittelbar hauptsächlich nur den Schaffnern zu Gute, doch würden sie mittelbar die Beamten in den Stand setzen, den wesentlichen Momenten der Abfertigungsarbeiten (correcte Spedition, genaue Durchsicht der Correspondenz und exacte Feststellung der Anrechnungs- und Vergütungsbeträge) erhöhte Sorgfalt zuzuwenden.

Das Gesagte bezieht sich nur auf den Correspondenzverkehr zwischen den Ländern, nach und von welchen allein die vollständige Frankatur, nicht aber die nur bis zu einem gewissen Punkte reichende möglich ist. Dagegen würde die bisherige Bezeichnung der sogenannten überseeischen Correspondenz beizubehalten sein, da diese meist auf einem Wege vollständig, auf anderen aber nur bis zum fremden Hafen frankirt werden kann und es daher nothwendig erscheint, daß aus den Zeichen »P. D.« oder »P. P.« (Porto bezahlt bis zum überseeischen Hafen) leicht ersichtlich ist, ob die Frankatur vollständig stattgefunden hat oder nicht. Die Briefe z. B., die in Brasilien via Frankreich eingehen, sind bis zum Bestimmungsorte, die via England ankommenden nur bis zum Hafen frankirt.

Da die Deutsche Postverwaltung in so vielen Einrichtungen, die dem Publicum Bequemlichkeiten im internationalen Verkehre verschaffen, den ausländischen Verwaltungen vorangegangen ist, so dürfen wir uns wohl der Hoffnung hingeben, daß in einiger Zeit die besprochene für das Dienstpersonal so große Erleichterung eintreten wird.

Nr. 39. Die Post auf der Wiener Weltausstellung.

Vom Herrn Postinspector B. in E.

Einer der größten Erfolge, welche das Verkehrswesen unserer Zeit mit seinem nach allen Seiten sich verzweigenden und immer mehr erweiternden Verbindungsnetze aufzuweisen hat, dürfte darin zu erblicken sein, daß der Gedanke, eine Welt-Industrie-Ausstellung zu veranstalten, gefaßt und verwirklicht werden konnte.

In den letzten Jahrzehnten haben die Verkehrsinstitute, gehoben von dem frischen Geiste des Fortschritts, welcher das öffentliche Leben auf allen Gebieten erfüllt, und unterstützt von einer sehr vervollkommneten Technik, einen ungeahnten Aufschwung genommen.

Zunächst ist es das für die Förderung der Cultur so wichtige Postinstitut, welches durch den ununterbrochenen Ausbau und die erleichterte Benutzung bestehender, sowie durch die rasche Aufeinanderfolge neuer, zweckmäßiger Einrichtungen dem sich mächtig entwickelnden Verkehre die Wege bahnt.

Auch der Telegraph mit seiner jeder Entfernung spottenden Geschwindigkeit hat zwischen den verschiedenen Städten und Staaten eine Verbindung hergestellt, welche man früher für unmöglich halten mußte. Insbesondere aber hat die Erfindung der Dampfmaschine, beziehungsweise deren Anwendung zu Beförderungszwecken, eine überraschende Entfaltung des Verkehrs auf allen Gebieten und nach allen Richtungen zur Folge gehabt und erst die Mittel geboten, die Erzeugnisse des Gewerbfleißes, der Landwirthschaft und Kunst aus allen Welttheilen in kurzer Frist und mit verhältnißmäßig geringen Kosten nach einem gemeinschaftlichen Mittelpunkte zu schaffen und daselbst zugleich zahlreiche Bewohner der verschiedenen Länder zu einem großartigen Rendez-vous zu vereinigen.

England und Frankreich, die beiden Weststaaten Europas, in denen unter dem Schutze einer einheitlichen Staatsentwickelung die Industrie schon früh

zur Blüthe gelangt ist, haben sich zuerst das Verdienst erworben, über den bis dahin territorialen Charakter der dazu vielfach nur auf einzelne Gattungen beschränkt gewesenen Ausstellungen hinauszugehen und die ganze civilisirte Welt zu einem friedlichen Wettkampfe auf Welt-Industrie-Ausstellungen einzuladen. Derartige Ausstellungen haben in den Jahren 1851, 1855, 1862 und 1867, je abwechselnd in London und Paris, stattgefunden. Die übrigen Europäischen Staaten betheiligten sich zwar im Allgemeinen lebhaft an diesen Ausstellungen, überließen aber die Initiative zu deren Veranstaltung stets den vorerwähnten Weststaaten. Erst nach der letzten Pariser Ausstellung vom Jahre 1867 fand in Oesterreich der Gedanke, Wien als Weltausstellungsort mit Paris und London wetteifern zu lassen, entschiedenen Anklang und Aussicht auf Verwirklichung. Nach mehrjährigen Erwägungen wurde mit der Ausführung des Projekts, unter der Leitung des Barons von Schwarz-Senborn, begonnen und die Eröffnung der Wiener Weltausstellung auf den 1. Mai 1873 festgesetzt.

In dem Programm dieser Ausstellung ist als Zweck und Aufgabe derselben hingestellt:

»das Culturleben der Gegenwart und das gesammte Gebiet der Volkswirthschaft darzustellen, sowie deren weiteren Fortschritt zu fördern.«

Im Weiteren lag es in der Absicht, Congresse zu veranlassen, welche während der Ausstellung tagen und in den Kreis ihrer Erörterungen internationale Fragen, welche durch die Ausstellung veranlaßt würden, ziehen sollten. Der Zweck der Wiener Weltausstellung geht hiernach über die Ziele der früheren Welt-Industrie-Ausstellungen hinaus.

Eine Weltausstellung in Wien, dem starken Vorposten Deutscher Cultur an der Donau, mußte wegen der vielfachen Beziehungen, in welchen diese Stadt zum Oriente steht, ein von den früheren Ausstellungen wesentlich abweichendes Gepräge tragen. Wien bildet den natürlichen Uebergangs- und Vermittelungspunkt zwischen dem Occident mit seiner verhältnißmäßig jungen, doch rastlos vorschreitenden Entwickelung und dem Orient mit seiner altehrwürdigen, aber der neueren technischen Hülfsmittel vielfach entbehrenden wesentlich stabilen Cultur.

Sowohl in geräumigen Abtheilungen des Industriepalastes, als bei dem Anblick zahlreicher Etablissements, welche sich außerhalb desselben auf dem im Ganzen mehr als $2\frac{1}{4}$ Millionen Quadratmeter (gegen noch nicht $\frac{1}{2}$ Million Quadratmeter des letzten Pariser Ausstellungsplatzes) umfassenden Ausstellungsterrain auf dem grünen Prater erheben, fühlt sich der Beschauer in den Orient versetzt. Unter den fernen Ländern des Ostens ragen Japan und China durch Porzellan- und Seidenwaaren, Persien durch Teppiche besonders hervor.

Die von diesen Ländern ausgestellten Gegenstände zeichnen sich vielfach durch Feinheit der Muster und Harmonie der Farben aus und liefern den Beweis, daß die alte Industrie von der neueren in dieser Beziehung noch nicht überflügelt, theilweise sogar noch nicht erreicht ist.

Als Repräsentanten der Europäischen Cultur treten außer Oesterreich-Ungarn, welches in einzelnen Zweigen, beispielsweise in der Glasindustrie, eine hervorragende Stellung einnimmt, besonders das Deutsche Reich, England und Frankreich, in Betreff der Kunst auch Italien, hervor. Im Allgemeinen ist die Ausstellung fast sämmtlicher Europäischer Staaten nach allen Richtungen eine so reichhaltige und rücksichtlich der technischen oder künstlerischen Vollendung so groß-

artige, daß man unwillkürlich zur Bewunderung hingerissen wird. Der Zweck des gewaltigen Unternehmens ist, soweit derselbe auf dem Wege der Ausstellung erreicht werden kann, jedenfalls im Wesentlichen erfüllt worden.

Das Deutsche Reich ist durchweg würdig, in vielen Ausstellungsgruppen in hervorragender Weise, vertreten. Einen erheblichen Vorsprung hat die Deutsche Nation vor den übrigen civilisirten Völkern, wie auch die Besichtigung der Gruppe 26 ergiebt, namentlich in Betreff des Erziehungs-, Unterrichts- und Bildungswesens. Ich will auf die bezügliche Abtheilung, welche des Interessanten und Belehrenden so unendlich viel enthält, nicht näher eingehen und nur hervorheben, daß auch die Postverwaltung bei der Ausstellung des Unterrichts- und Bildungswesens mitgewirkt hat. Sämmtliche durch die Post debitirten Zeitungen Deutschlands sind nämlich vom Reichs-General-Postamte, beziehungsweise von den Postverwaltungen Bayerns und Württembergs in je einer Nummer, und die wichtigeren in Deutschland erscheinenden Wochen- und Monatsschriften politischen, wissenschaftlichen, künstlerischen, technischen 2c. Inhalts von dem Deutschen Buchhändler-Börsenvereine beschafft und von der Deutschen Centralcommission für die Wiener Weltausstellung im westlichen Theile des Deutschen Unterrichtspavillons, nach den verschiedenen Fächern und Ländern geordnet, ausgestellt worden. Diese Sammlung umfaßt ungefähr 1800 politische und 500 Fachschriften, während beispielsweise die Oesterreichisch-Ungarische Monarchie im Ganzen nur 640 Zeitungen und periodische Druckschriften in der vom K. K. Handelsministerium in Wien veranstalteten desfallsigen Ausstellung nachzuweisen vermag.

Eine Vergleichung der Entwickelung der periodischen Presse in den einzelnen Ländern ergiebt für Deutschland, in welchem eine gute Schulbildung auch in den untersten Schichten der Bevölkerung eine Stätte findet, ein sehr günstiges Resultat.

Nicht minder, als auf dem Gebiete des Unterrichts und der Bildung, nimmt das Deutsche Reich bezüglich seines Postwesens eine hervorragende Stelle ein.

Auf einer Weltausstellung, welche das Culturleben der Gegenwart und das Gesammtgebiet der Volkswirthschaft darstellen soll, konnten die Deutsche Reichs-Post- und die Postverwaltungen Bayerns und Württembergs nicht unvertreten bleiben.

Wenn es auch bei der Vielseitigkeit der postalischen Entwickelung äußerst schwierig, ja unmöglich erscheinen mußte, durch eine Ausstellung ein umfassendes Gesammtbild von den Posteinrichtungen zu geben, so konnte dem Beschauer doch nach verschiedenen Richtungen hin ein Blick in die innere und äußere Gestaltung des Deutschen Postwesens eröffnet werden.

Die von den Deutschen Postverwaltungen ausgestellten, zur Gruppe 13 (»Maschinenwesen und Transportmittel«) gehörenden Gegenstände befinden sich nebst den von der Reichs-Telegraphen-Verwaltung ausgestellten Apparaten (zur Gruppe 14 gehörig) in der Nähe der Rotunde des Industriepalastes in einer besonderen Abtheilung, zu welcher man auch durch einen mit der Büste des Deutschen Kaisers (nach einem vom Professor Möst in Karlsruhe gefertigten Modell) geschmückten kleinen Garten gelangt.

Die Ausstellungsobjekte der Deutschen Reichspost umfassen fünf Kategorien:

I. Posthäuser,
II. Uniformen,

III. Modelle von Postwagen ꝛc.,
IV. Geräthschaften für den technischen Postbetrieb,
V. Bücher und Karten ꝛc.

In der Abth. I. ist besonders das Modell der Hauptfaçade des von dem Regierungs- und Baurath Schwatlo entworfenen und ausgeführten Dienstgebäudes für das General-Postamt in Berlin bemerkenswerth. Außerdem sind Zeichnungen von den Dienstgebäuden des General-Postamts, der Ober-Postdirection in Halle a. d. S. und des Postamts in M.-Gladbach ausgestellt.

Im Weiteren (II.) sind lebensgroße Figuren je eines Postillons in Gala-Uniform mit dem Ehrenposthorn, der Ehrenpeitsche und dem dreifachen Tressenstreifen, beziehungsweise in gewöhnlicher Montirung, sowie Zeichnungen und Beschreibungen der Dienstuniformen des Reichs-Postpersonals ausgestellt.

Die höchst sorgfältig und sauber gearbeiteten Postwagen-Modelle (III.) geben in Verbindung mit den in einer besonderen Mappe vorhandenen Zeichnungen älterer Postwagen ein anschauliches Bild von der Entwickelung des Postwagenbaus von der ersten Hälfte des XVIII. Jahrhunderts bis zur Gegenwart.

Während die Postwagen des vorigen Jahrhunderts, von denen zwei Modelle ausgestellt sind, sich kaum von Leiterwagen mit oder ohne Plandecke unterscheiden, weisen die in den ersten Decennien unseres Jahrhunderts in der Regel in einer Postwagen-Werkstätte erbauten Personen-Postwagen rücksichtlich der Form und der inneren Einrichtung einen bedeutenden Fortschritt nach, welcher den Uebergang zu den gegenwärtig benutzten, allen Anforderungen des Geschmacks, der Bequemlichkeit und Sicherheit entsprechenden Postwagen erleichterte.

Im Ganzen sind, außer den vorerwähnten Modellen von zwei Personen-Postwagen aus dem vorigen Jahrhundert, 28 Modelle von Postwagen der jetzt im Gebrauche befindlichen Gattungen, einschließlich der Packethandwagen und der Eisenbahn-Postwagen, ausgestellt. Ofen und Decklampe für Eisenbahn-Postwagen, sowie ein Packetkorb zur Ablieferung von Packeten auf Eisenbahn-Stationen sind durch besondere Modelle veranschaulicht. Interessant ist noch der am zweiachsigen Eisenbahn-Postwagen angebrachte Briefbeutel-Fangapparat.

Die ausgestellten Geräthschaften für den technischen Postbetrieb (IV.) umfassen im Wesentlichen die im Reichs-Postdienste benutzten Stempel nebst Färbeapparaten und Unterlagen, Briefträger- und Coursuhr-Taschen, Brief- ꝛc. Beutel, Briefbeutelmesser, sowie einen eisernen Briefkasten nach dem Schwedischen System mit Aenderungen vom Postdirector Schmitt in Cassel. Dieser Briefkasten ist dadurch bemerkenswerth, daß derselbe Einsatzkasten und besondere Stundenplatten entbehrlich macht und eine Vorrichtung enthält, durch die am Sammelsacke, in welchen die Briefe, zum Zwecke des Transports nach dem Posthause, aus dem nach unten vermittelst eines künstlichen Mechanismus sich öffnenden Briefkasten gleiten, die erfolgte Leerung des letzteren ersichtlich wird.

So zweckmäßig ein derartiger Briefkasten für größere Städte ist, so läßt sich doch befürchten, daß bei der ziemlich complicirten Construction desselben voraussichtlich nicht selten Reparaturen erforderlich sein werden.

Die V. Abtheilung der von der Deutschen Reichspost ausgestellten Gegenstände enthält die bei letzterer gültigen Gesetze, Reglements, Instructionen und Tarife, das Verzeichniß der Reichs-Postanstalten in Deutschland, das Coursbuch, Speditionsmaterial, die Post- und Eisenbahnkarten, die Post-Statistik von 1870

bis 1872, die Geschichte der Preußischen Post von Stephan, das Werk über die Norddeutsche Feldpost in den Jahren 1870 und 1871, das Postbuch für Correspondenten, Postwagen-Zeichnungen und Beschreibungen und eine Freimarken-Sammlung von 1890 verschiedenen Exemplaren in 103 Blättern.

Im Anschlusse an die von der Reichs-Postverwaltung veranstaltete Ausstellung hat die Königlich Bayerische Postverwaltung

I. Bücher, Karten und Zeichnungen,
II. Postwerthzeichen und Dienstpapiere,
III. Geräthschaften für den technischen Betrieb,
IV. Dienstkleidungen des Unterpersonals

ausgestellt.

Die I. Abtheilung umfaßt im Wesentlichen die den Bayerischen Postanstalten amtlich gelieferten Bücher (Verordnungs- 2c. Blatt, Postlexikon, Posttransportordnung, Zeitungs-Preisverzeichniß) und Tarife, ferner Cours- und Verkehrskarten und ein Album mit Zeichnungen der Dienstkleidung des Unterpersonals und der »für den Postdienst in Verwendung befindlichen Transportwagen«, während die II. Abtheilung die Bayerischen Postwerthzeichen (seit deren Einführung bis zur Jetztzeit) und die sämmtlichen Postdienstpapiere nebst einigen Postannahme-, Bestellungs-, Quittungs- 2c. Büchern enthält.

Es folgen demnächst (III.) die für den technischen Dienst bestimmten Geräthschaften, namentlich Dienstsiegel, Stempel, Aushängeschild für Postexpeditionen, Decimal-, Brücken-, sowie Packet- und Briefpostwaagen, Stadt- und Landbriefkasten, Brief- 2c. Beutel, Fahrpostkorb, Briefträger-, Landpostboten- und Conducteurs-Taschen.

Besondere Beachtung verdient der in der »Beschreibung der Ausstellungsgegenstände der Königlich Bayerischen Postverwaltung« unter Nr. 13 aufgeführte stählerne Ortsstempel mit rotirendem Datum-Einsatze. Die Tages-, Monats-, Stunden- und Tageszeit-Typen sind feste Bestandtheile von Rädern, welche um eine gemeinschaftliche Achse gelegt sind und mittels eines Richtstifts beliebig gedreht werden können. Das anderweite Stellen der festen Typen verursacht einen geringeren Zeitaufwand, als das im Reichs-Postgebiete übliche Umsetzen loser Typen.

Stempel der vorbezeichneten Art sind im Bereiche der Königlich Bayerischen Postverwaltung zuerst bei der Feldpost im letzten Deutsch-Französischen Kriege, demnächst bei dem Haupt-Postamte in München angewendet und zweckmäßig befunden worden. Es soll nunmehr, wie ich in Erfahrung gebracht habe, dazu übergegangen werden, etwas kleinere stählerne Aufgabestempel mit rotirendem Datum-Einsatze, zum Preise von 18 Fl. pro Stück, bei den größeren Postanstalten, wie Augsburg, Nürnberg 2c., sowie bei den Eisenbahn-Postbüreaus (zum Bedrucken der in den Eisenbahn-Postwagen-Briefkasten vorgefundenen Briefe) zur Anwendung zu bringen.

Die messingenen Stempel der bezeichneten Art, deren vier ausgestellt sind, nutzen sich rascher ab und sind deshalb weniger zu empfehlen. Es ist hierbei insbesondere zu beachten, daß bei Abnutzung einer einzelnen Type das ganze Rad, in dessen Rand die Datums- 2c. Typen gravirt sind, erneuert werden muß. Es ist deshalb auch erforderlich, daß den betreffenden Postanstalten Reserve-Typenräder geliefert werden. Jahreszahl-Typen lassen sich anbringen. Die Reinigung der Stempel erfolgt mit Terpentinöl. Die Stempelfarbe — feine Buchdrucker-

schwärze — wird vom Verfertiger der Stempel, Mechaniker J. Klein in München, geliefert.

Vielleicht empfiehlt es sich, nachdem weitere Erfahrungen gewonnen sind,

solche stählernen Aufgabestempel mit rotirendem Datum- 2c. Einsatze auch bei einzelnen Reichs-Postanstalten versuchsweise in Gebrauch zu nehmen.

Zweckmäßig zum Wiegen der Fahrpostbeutel bei dem Abfertigungs-, beziehungsweise Decartirungs-Geschäfte ist eine in der erwähnten Beschreibung unter Nr. 17 aufgeführte eiserne Packetwaage von Professor Klingenfeld, mit 16 Gewichtstücken und einer Tragkraft von 10 Kilogrammen, wegen des verhältnißmäßig kleinen Raums, welchen diese, ohne Schwierigkeit auf jeden Tisch zu stellende Waage erfordert. Dieselbe ist 27 Centimeter hoch und oberhalb mit einer 33 Centimeter langen und 24 Centimeter breiten Waageplatte mit einem seitwärts angebrachten Zeiger versehen. Unterhalb dieser Platte, zwischen den beiden Füßen der Waage, befindet sich die Schale für die Gewichte. Es wird beabsichtigt, diese Packetwaage, welche bisher ausschließlich bei Postablagen benutzt worden ist, oberhalb mit eiserner Gallerie versehen und demnächst zum Wiegen der Fahrpostbeutel bei größeren Poststellen benutzen zu lassen. Der Preis der betr. Waage beträgt 25 Fl.

Die IV. Abtheilung der von der Königlich Bayerischen Postverwaltung ausgestellten Gegenstände umfaßt lediglich Uniformsstücke des Unterpersonals.

Unmittelbar an die Bayerische Post-Ausstellung, mit der gleichen Eintheilung, schließen sich die von der Königlich Württembergischen Postverwaltung ausgestellten Gegenstände an.

In der I. Abtheilung befinden sich das Amtsblatt der Württembergischen Verkehrsanstalten, das Ortslexikon von Württemberg, Courskarten, Postwagenzeichnungen (darunter die Zeichnung eines zum Preise von 265 Fl. erbauten Landpostbotenwagens) und vier photographische Ansichten des Haupt-Postgebäudes in Stuttgart.

Der reichhaltigen Sammlung der Postwerthzeichen und Dienstpapiere (II.) sind auch die Tarife beigefügt.

Die III. Abtheilung (Geräthschaften und Inventarstücke für den technischen Betrieb) umfaßt im Wesentlichen Stadt- und Land-Briefkasten, Brief-, Fahrpost- und Cours-Beutel, Briefbeutelmesser, Waagen, eine eiserne Geldkasse (Werthgelaß), blecherne Geldmünzen- und Postwerthzeichen-Behälter, Orts-, Datum- 2c. Stempel mit Kissen und Farbe, Amtssiegel, Wandcopirpresse, Siegellackschmelzapparat nebst Lack und eine lederne Mappe für Eisenbahn-Postbeamte mit einem Gefäße zum Anfeuchten der von letzteren zu benutzenden Verschluß-Etiketten.

Durch billigen Preis (8 Fl.) zeichnet sich der vom K. Hüttenwerke Wasseralfingen gelieferte gußeiserne Landpostbriefkasten aus (III. Nr. 2 des betreffenden Ausstellungs-Verzeichnisses). Derselbe ist von geringerer Breite, als die im Reichspost-Gebiete üblichen Landbriefkasten, aber meines Erachtens ausreichend groß.

Sehr fein gearbeitet ist die unter Nr. 9 ebendaselbst aufgeführte, vom Mechaniker C. G. Mackh in Vaihingen a. d. Enz gelieferte eiserne Decimalbrückenwaage mit einer Tragfähigkeit von 200 Pfd. Der Preis dieser noch für 1 Gramm empfindlichen Waage beträgt 27 Fl.

Die ausgestellten perpetuellen Orts-, Datum- und Stunden-Stempel, namentlich der für kleinere Poststellen bestimmte Stempel zum Preise von 14 Fl. sind ähnlich construirt wie der bereits erwähnte Bayerische, mit rotirendem Datum-Einsatze versehene stählerne Ortsstempel.

Die Dienstkleider (IV.) des Württembergischen wie des Bayerischen Postunterpersonals zeichnen sich nach den vorliegenden Proben durch gute, dauerhafte Stoffe aus.

Außer den Deutschen Postverwaltungen hat das K. K. Handelsministerium in Wien Gegenstände des Oesterreichischen Postwesens, und zwar:

A. Zeichnungen, Karten und Bücher,
B. postalische Werthzeichen und Drucksorten,
C. Geräthschaften für den technischen Betrieb,
D. Uniformirungs- und Monturs-Gegenstände,
E. Eisenbahn- und Straßen-Fuhrwerke

ausgestellt.

Zur ersten Abtheilung gehören Pläne des Postgebäudes in Prag, Detailzeichnungen sämmtlicher Gattungen postalischer Eisenbahn- und Straßen-Fuhrwerke, Post- und Eisenbahnkarten, Postcours-Tableaus und Karten, geographische und topographische Postlexika, das Postcoursbuch, Post-Verordnungsblatt, das Post-Handbuch für das Publikum, Tarife und die bereits früher erwähnte Sammlung der in der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie erscheinenden Zeitungen.

In der zweiten Abtheilung sind die Zeitungsmarken bemerkenswerth, welche zum Aufkleben auf die von den Verlegern einzeln zu couvertirenden Zeitungen bestimmt sind und die Stelle der im Reichs-Postgebiete von den Abonnenten zu erhebenden Zeitungs-Provision vertreten. Oesterreichische Zeitungen, mit Ausnahme amtlicher Blätter, werden nämlich von den Abonnenten, unter Beifügung der Abonnementsbeträge, bei den Verlegern, welchen demnächst die Lieferung der Zeitungen, einschließlich der Verpackung derselben, obliegt, unmittelbar bestellt.

Die dritte Abtheilung der vom K. K. Handelsministerium ausgestellten Postgegenstände enthält Stempel, Conducteurs- und Briefträger- ꝛc. Taschen, Felleisen, Brief- ꝛc. Beutel, einen Frachtenkorb, Maschinenbriefkasten, sowie die bei den Postanstalten im Gebrauche befindlichen Waagen und Gewichte.

Von Uniformirungs- ꝛc. Gegenständen (D.) sind die Dienstkleider des Postunterbeamten-Personals und Monturen der Postillone ausgestellt.

Die in Originalgröße ausgestellten Postwagen (E.) sind durchweg schön und zweckmäßig. Bemerkenswerth durch geschmackvolle innere Einrichtung sind insbesondere die zu dieser Abtheilung gehörigen beiden Eisenbahn-Postwagen,

ein achträdriger combinirter Post-Ambulance-Waggon neuesten Systems,
und ein vierrädriger Post-Ambulance-Wagen.

In ersterem, welcher aus dem Expeditionsraume im vorderen Theile und dem Packraume im hinteren Wagentheile besteht, befindet sich ein in der Fabrik von Meißner gefertigter Ofen mit Ventilationsvorrichtung und mit Regulator zur Erzielung größerer oder geringerer Wärme. Auch Oefen dieser Art, welche schon seit längerer Zeit im Gebrauche sind, vermögen jedoch den Uebelstand, daß sich die dicke heiße Luft in den oberen Wagenräumen ansammelt, während der untere Theil oberhalb des Fußbodens kalt bleibt, nicht vollständig zu beseitigen.

Als Briefkasten in den vorbezeichneten Eisenbahn-Postwagen dienen Schubladen, welche sich im Expeditionslocale unterhalb einer an der betreffenden Stelle mit einer Glasscheibe versehenen Seitentischplatte befinden und mit der äußeren Briefkasten-Oeffnung in Verbindung gebracht sind.

Unterhalb des Fußbodens der Wagen, zwischen den Achsen, befinden sich noch verschließbare Wagenräume, welche jedoch nur an der Außenseite, nach erfolgtem Zurückschieben der Wagentritte geöffnet werden können.

Andere, als die erwähnten Staaten haben besondere Postausstellungen nicht veranstaltet.

---

40. Das Belgische Postwesen im Jahre 1871*).

Die Anzahl der Postanstalten, welche sich zu Ende 1870 auf 427 belief, hat sich im Jahre 1871 um 7 vermehrt. Es bestanden mithin zu Anfang 1872 434 Postanstalten in 424 Ortschaften.

87 neue Briefkasten sind aufgestellt worden, so daß die Gesammtzahl der Briefkasten am Schluß des Betriebsjahres 4411 betrug.

Die beweglichen, an den Posttransportwagen angebrachten Briefkasten haben folgende Resultate ergeben:

	1870.	1871.	Mehr pro 1871.
Anzahl der mit Briefkasten versehenen Wagen	119	121	2
Anzahl der durchlaufenen Kilometer	5,550	5,648	98
Anzahl der eingesammelten Briefe	191,000	237,372	46,372

Bestellungsdienst.

Zur Ortsbriefbestellung bei den Postanstalten sind 725 Briefträger, mithin 9 mehr als im Jahre 1870, verwendet worden.

12	Ortschaften	haben	eine	täglich	7 malige	Bellung,
2	»	»	»	»	6 »	»
33	»	»	»	»	5 »	»
70	»	»	»	»	4 »	»
109	»	»	»	»	3 »	»
198	»	»	»	»	2 »	»

Der Landbriefbestelldienst ist im Jahre 1870 von 1374 Landbriefträgern wahrgenommen worden. Im Betriebsjahre 1871 ist deren Zahl um 42 vermehrt worden.

---

*) Anmerkung. Auszug aus dem Verwaltungsbericht des Belgischen Ministers der öffentlichen Arbeiten für das Betriebsjahr 1871.

Von den 2143 durch die Landbriefträger belaufenen Gemeinden haben nicht weniger als 1351 eine täglich zweimalige Briefkastenleerung; in 1690 Gemeinden wird täglich einmal, in 419 zweimal und in 34 dreimal bestellt. Im Jahre 1871 ist in 17 dieser Gemeinden eine zweite und in drei Gemeinden eine dritte Bestellung eingerichtet worden.

Eisenbahn-Postdienst.

Die Zahl der von den Eisenbahn-Postwagen im Jahre 1870 täglich durchlaufenen Kilometer (3790) ist 1871 auf 3744 zurückgegangen. Die Verminderung von 46 Kilometern pro Tag rührt daher, daß das ambulante Büreau Est 4 (Erquelinnes-Verviers) gegenwärtig nur bis Lüttich fährt.

Personen-Posten.

Im Jahre 1871 sind vier neue Personenpost-Course errichtet worden, wodurch die Gesammtzahl derartiger Postverbindungen sich auf 145 erhöht. Von diesen Posten sind täglich 6663 Kilometer, oder 139 mehr als im Vorjahre, zurückgelegt worden.

Allgemeine Sparkasse.

Einzahlungen pro 1871	1,226,278 Fr. 44 Ct.
» » 1870	1,082,157 » 84 »
Mehr pro 1871	144,120 Fr. 60 Ct.

Von der Hauptkasse bz. den Filialen sind der Postverwaltung während des Jahres 1871 66,984 Fr. 74 Ct. überwiesen worden.

Die Kasse hat geleistet:

1871 an Rückzahlungen	440,029 Fr. 19 Ct.	
1871 an Zinsen saldirter Contos	1,503 » 84 »	
		441,533 Fr. 3 Ct.
1870 an Rückzahlungen	231,584 Fr. 42 Ct.	
1870 an Zinsen saldirter Contos	1,325 » 51 »	
		232,909 » 93 »
Mehr pro 1871		208,623 Fr. 10 Ct.

Die für Rechnung der Einleger im Jahre 1871 bewirkten Ankäufe öffentlicher Werthpapiere belaufen sich auf den Betrag von 107,299 Fr. 37 Ct.

Die allgemeine Lage der Sparkasse seit Organisation dieses Dienstzweiges bei den Postanstalten läßt sich, wie folgt, kurz zusammenfassen:

Saldo beim Abschlusse pro 1871	1,674,702 Fr. 13 Ct.
» » » » 1870	891,113 » 86 »

Anzahl der bestehenden Sparkassenbücher:

beim Abschlusse pro 1871	6215,
» » » 1870	4416.

Einnahme.

Die Gesammt-Einnahme der Postverwaltung, welche von 1869 zu 1870 etwas nachgegeben, beläuft sich für das Betriebsjahr 1871 auf 8,166,500 Fr. 19 Ct. oder 1,034,752 Fr. 18 Ct. mehr als 1870. Dieses Ergebniß ist auswärtigen Ereignissen und auch der Wiederaufnahme des Geschäfts im Allgemeinen zuzuschreiben. In Folge des Transits der Englisch-Ostindischen Ueberlandpost, sowie anderer Posten, welcher zeitweise durch Belgien stattgefunden, hat sich aus den Abrechnungen mit den fremden Verwaltungen, gegen 1870, ein Mehrertrag von 610,515 Fr. 10 Ct. ergeben.

Diese Umstände haben für die Posteinnahme das Gegengewicht der zufolge des Gesetzes vom 15. Mai 1870 nach und nach eingeführten Taxermäßigungen gehalten. Die Daten der Ausführung dieser letzteren Maßnahmen dürften hier in Erinnerung zu bringen sein.

1. Juni 1870: Allgemeine Herabsetzung des Portos für den einfachen frankirten Brief innerhalb des ganzen Königreichs auf 10 Centimen. Zulassung cartonnirter oder gebundener Bücher zur Postbeförderung gegen die Taxe von 1 Centime für je 30 Grammen.

1. Januar 1871: Ermäßigung des Tarifs für Geldbriefe und Postanweisungen, sowie Einführung der Postkarten zu 5 Centimen im Bestellbezirke der Aufgabe-Postanstalt.

1. Januar 1872: Zulassung der Postkarten zu 5 Centimen zur Circulation innerhalb des ganzen Königreichs.

Der Einfluß einer jeden von diesen Maßnahmen, sowie der vorerwähnten besonderen Umstände kann unmöglich genau berechnet werden. Man darf das Deficit im Ganzen auf 300,000 Fr. pro 1871 oder 25,000 Fr. monatlich veranschlagen. Selbst wenn man annimmt, daß die Entwickelung des Correspondenz-Verkehrs sich in den nächsten Jahren nicht gleichbliebe, darf doch wohl gehofft werden, daß das Deficit sich nach und nach verringern wird. Auf jeden Fall erscheint dasselbe nicht bedeutend genug, um die Maßnahme, welche den wesentlichsten Bestandtheil des Gesetzes vom 15. Mai 1870 bildet, irgendwie bedauern zu lassen.

Hierbei ist noch zu bemerken, daß die Einrichtung der Postkarten dem Umfang der verschlossenen Briefe bis jetzt nicht merklich Eintrag zu thun scheint.

Personal und Ausgaben.

Das Personal der Postverwaltung zählte am 31. December

	1870	1871	mehr
Beamte	802	810	8
Briefträger und andere Unterbeamte	2095	2146	51

Abgesehen von den allgemeinen Unkosten der vereinigten drei Verwaltungen (Eisenbahnen, Posten und Telegraphen), sowie ohne Berücksichtigung der Herstellungskosten für Postwerthzeichen, beziffert sich die Ausgabe auf die in nachstehender Uebersicht, mit Gegenüberstellung der bezüglichen Ausgaben pro 1870, angegebenen Beträge:

	1870.		1871.		Mehr.		Weniger.	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Besoldungen 2c. der Beamten ..	1,347,705	36	1,500,929	3	153,223	67	—	—
Besoldungen der Unterbeamten .	1,895,851	71	1,962,449	39	66,597	68	—	—
Post-Beförderungskosten	555,479	59	574,179	12	18,699	53	—	—
Postdampfschifffahrt (Brasilien).	188,519	3	227,906	28	39,387	25	—	—
Ersatz für Werthsendungen 2c...	2,040	—	1,330	80	—	—	709	20
Inventar, Büreaukosten, Miethe	458,397	16	481,961	36	23,564	20	—	—
Unterhaltung und Neubau von Eisenbahn-Postwagen (bewilligter Credit)............	25,000	—	30,000	—	5,000	—	—	—
	4,472,992	85	4,778,755	98	306,472	33	709	20
					709	20		
					305,763	13		

Die Ausgabe hat hiernach im Betriebsjahre 1871 eine Vermehrung von 6,8 pCt. erfahren, während die Einnahme gegen das Vorjahr um 14,5 pCt. gewachsen ist. Bringt man noch den Ueberschuß von 610,515 Fr. 10 Ct. aus den Abrechnungen mit fremden Verwaltungen, welcher zum großen Theile aus dem vorübergehenden Transit fremder Posten herrührt, von der Einnahme in Abzug, so stellt sich der Mehrertrag der Post auf 424,237 Fr. 68 Ct. oder fast 6 pCt. von der Einnahme in 1870. Diese Zusammenstellung ergiebt, daß die in Folge Aufschwungs des Postverkehrs eingetretene Vermehrung der Betriebskosten fast gleichen Schritt gehalten hat mit der Vermehrung der Einnahmen, und daß der Gesammtertrag im Jahre 1871 trotz der Tarif-Ermäßigungen nicht zurückgegangen ist. Um den Reinertrag der Post zu ermitteln, würde den obigen Ausgaben noch derjenige Antheil zuzurechnen sein, welcher aus den gemeinsamen Unkosten für die verschiedenen vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten ressortirenden Verwaltungen auf die Post entfällt. Nimmt man diesen Antheil, welcher mit Sicherheit nicht zu bestimmen ist, auf den vierten Theil der Gesammtkosten an, so ergeben sich

pro 1871	136,577 Fr.	— Ct.
gegen 1870	134,195 »	63 »
mithin mehr pro 1871	2,381 Fr.	37 Ct.

Das Gesammt-Ergebniß ist hiernach folgendes:

Brutto-Einnahme	8,166,500 Fr.	19 Ct.
Ausgabe einschl. der obigen Quote	4,915,332 »	98 »
Reinertrag	3,251,167 Fr.	21 Ct.

Verkehrsbeziehungen mit dem Auslande.

Durch die unterm 2. Juli und bz. 3. September 1870 abgeschlossenen und seit dem 1. Mai und bz. 15. März 1871 zur Ausführung gebrachten Postverträge ist das Postanweisungs-Verfahren mit Italien, den Italienischen Postanstalten

in Alexandrien und Tunis einerseits und dem Großherzogthum Luxemburg andererseits eingeführt worden. Ebenso sind die Belgischen Postanstalten in Folge einer mit der Deutschen Reichspostverwaltung getroffenen Uebereinkunft mit dem Deutschen Postamte in Konstantinopel in direkten Postanweisungs-Verkehr getreten.

Durch den obigen Vertrag vom 3. September ist zwischen dem Großherzogthum Luxemburg und Belgien der Austausch von Briefen mit angegebenem Werthe hergestellt worden.

In Folge eines anderen, am 2. Juli 1870 geschlossenen und seit dem 1. Mai 1871 ausgeführten Vertrages ist der Tarif für die zwischen Belgien und Italien auszutauschende Correspondenz wesentlich ermäßigt worden.

Während des Jahres 1871 hat der Verkehr mit dem Auslande nach und nach wieder seinen normalen Gang angenommen.

Der Transit der Englisch-Ostindischen Ueberlandpost durch Belgien, die letzte Spur der durch die Ereignisse von 1870 bedingten Störungen, hat mit Ende des Jahres 1871 aufgehört und ist wiederum, wie vor dem Kriege, Frankreich zugefallen.

Französisch-Deutsche Post-Anweisungen.

Der von der Belgischen Postverwaltung für die Zwecke der Geldversendung aus Frankreich an Französische Kriegsgefangene in Deutschland eigens in Brüssel eingerichtete Dienst hat mit dem Ablauf des Monats März 1871 aufgehört.

Die Arbeiten in Ansehung der Controle von ca. 250,000 ausgezahlten Postanweisungen, der Aufstellung der bezüglichen Rechnungen, der Untersuchung eingegangener Reclamationen waren am Schlusse des Jahres 1871 noch nicht beendet. Der Schriftwechsel wegen solcher Postanweisungen, die den Adressaten nicht zugekommen sein sollen, hat während des Jahres 1872 fortgedauert, obwohl die Belgische Verwaltung, welche von Seiten der Deutschen Reichs-Postverwaltung bei den bezüglichen Nachforschungen wirksam unterstützt worden ist, der Französischen Verwaltung bereits die Erstattung für 1662 derartige Postanweisungen im Betrage von 20,591 Fr. 88 Ct. zu vermitteln in der Lage gewesen ist.

Belgische Postdampfschifffahrt.

Die Regierung hat im Jahre 1871 von der »Internationalen Schifffahrts-Gesellschaft« in Philadelphia Vorschläge wegen Einrichtung einer Postdampfschifffahrt zwischen letzterer Stadt und Antwerpen erhalten. Die Verhandlungen hatten im Januar 1872 den Abschluß eines vorläufigen Abkommens zur Folge, welches die Errichtung dieser Linie sicherstellte.

Unabhängig von der gegenwärtigen Linie Antwerpen-Brasilien und La Plata, welche demnächst bis Chili ausgedehnt werden soll, wird der Antwerpener Platz in naher Zukunft eine neue regelmäßige transatlantische Schifffahrtsverbindung mit New-York erhalten.

Die Herstellung dieser Verbindungen wird sicher zur Hebung des Wohlstandes unserer Haupthandelsstadt beitragen, indem der Strom der Kaufmannsgüter und Reisenden zwischen Europa und Amerika in noch erhöhterem Maße, als dies jetzt schon der Fall ist, dorthin gelenkt werden wird.

Allgemeine Statistik.

Der Postverkehr hat im Jahre 1871 eine beträchtliche Steigerung erfahren, soweit dies aus theilweisen Aufzeichnungen geschlossen werden kann. Unter den Ursachen dieser briefschreiberischen Thätigkeit darf in erster Linie die seit dem 1. Juni 1870 eingetretene Ermäßigung des Briefportos auf 10 Centimen genannt werden, sodann aber die allmälige Herabsetzung der internationalen Tarife, welche als eine Folge des heut in Bezug auf das Postwesen vorherrschenden liberalen Geistes anzusehen ist; im Weiteren kommt hier die Schaffung der Postkarte zu ermäßigtem Preise, als ein wesentliches Mittel den Postverkehr zu steigern, in Betracht.

Aus den dem Rechenschaftsbericht beigefügten Special-Uebersichten geht Folgendes hervor:

	Differenz Prozent: Gegen das Vorjahr	Durchschnittliche Steigerung in den 5 voraufgegangenen Jahren
Briefe aus und nach dem Inlande ..	+ 11,08	+ 6,71
» » » » » Ausande ..	+ 27,79	+ 6,87
Dienstbriefe	— 16,19	+ 10,90
Zeitungen	+ 5,40	+ 13,56
Drucksachen..................	— 0,51	+ 8,56.

Die Dienstbriefe ergeben gegen das Vorjahr, welches eine anormale Steigerung von 18,72 pC. erwies, eine Verminderung; jene Steigerung rührte unzweifelhaft von Ausnahmeverhältnissen her, welche den Umfang der Dienstbriefe gerade während des Zeitraums der Ermittelungen übermäßig erhöht haben. Dieses Ergebniß ist durch dasjenige von 1871 nunmehr modificirt.

Die geringe Vermehrung der Zeitungen beweist, daß das durch die politischen Ereignisse vorwiegend in Anspruch genommene Interesse im Jahre 1871 naturgemäß nachgelassen hat.

Im Uebrigen ist hervorzuheben, daß das Gesetz vom 29. April 1868, welches der Post das Zeitungsmonopol entzogen hat, nothwendigerweise die Entwickelung des Postverkehrs in Ansehung der Zeitungen hemmen mußte.

Diese Einwirkung offenbart sich namentlich durch eine Verminderung der nicht periodischen Drucksachen um etwa ½ Procent. Ueber dieses Ergebniß kann sich sowohl die Verwaltung, als auch das Publicum Glück wünschen, da ja letzteres das Recht wieder gewonnen, die Beförderungsweise nach seinem Belieben wählen zu können. Thatsächlich verursacht die Bestellung der Drucksachen dem Postbetriebe erhebliche Lasten, welche mit dem bezüglichen sehr mäßigen Gebührensatze durchaus nicht im Verhältniß stehen. Die Bestellung der Drucksachen führt außerdem leicht zu Verzögerungen in der Briefbestellung.

Die Post hat im Jahre 1871 164,581 Briefe mit 78 Millionen declarirter Werthbeträge befördert, oder 23 Millionen an Werthen mehr als im Vorjahre.

Die Einnahme ist nichtsdestoweniger, in Folge der auch für diese Sendungen eingetretenen Tarifermäßigungen, um 10,000 Fr. zurückgegangen.

Der Betrag verlorener oder entwendeter Geldsendungen beziffert sich auf 2005 Fr., oder ungefähr auf 2½ Cts. für je 1000 Fr. Im Jahre 1870 machte der Verlust 4 Cts. aus.

Von dem obigen Verluste von 2005 Fr. hat die Staatskasse nur 1251 Fr. 30 Cts., oder $1\frac{1}{2}$ pCt. des Erlöses an Versicherungsgebühren getragen, während der Rest von den schuldigen Beamten ersetzt worden ist.

Die Anzahl der in Belgien zur Post gelieferten recommandirten portopflichtigen Correspondenzgegenstände hat sich um 58,437 Stück oder 23 pCt. der Sendungen des Vorjahres vermehrt. Mit Berücksichtigung des internationalen Verkehrs hat eine Zunahme der recommandirten Sendungen um fast 100,000 Stück stattgefunden. Im Jahre 1870 sind im Ganzen nur 377,000 recommandirte Gegenstände befördert worden. Rechnet man noch 35,000 recommandirte Dienstbriefe hierzu, so ergiebt sich, da die Recommandation viel Arbeit verursacht, eine sehr erhebliche Belastung der Postanstalten.

In der Anzahl derjenigen Drucksachen, deren Beförderung vor wie nach der Post zusteht, als Ankündigungen, Circulaire, Prospecte, Preisverzeichnisse und Avise, ist eine Verminderung um ca. 92,000 Stück eingetreten, was zu dem geringeren Ertrage dieses Dienstzweiges in Verhältniß steht.

Die internen Postanweisungen haben um 18,016 Stück abgenommen, vermuthlich in Folge von Entlassung der während des Krieges zu den Fahnen berufen gewesenen Milizsoldaten. Im internationalen Verkehr hat gleichfalls eine Verminderung der Anzahl der Postanweisungen, und zwar aus Frankreich nach Belgien, stattgefunden.

Wird von dem Jahre 1870 abgesehen, während dessen in Folge Mobilisirung der Armee eine unverhältnißmäßige Vermehrung der internen Postanweisungen eintrat, so ergiebt sich bei Gegenüberstellung der Jahre 1869 und 1871 eine beträchtliche und stetige Steigerung dieses Zweiges, andererseits tritt aber auch der Einfluß der seit dem 1. Januar 1870 eingeführten Taxermäßigungen hier wieder hervor.

Nachstehende Uebersicht ergiebt das Nähere:

	1869.	1871.	Differenz.
Anzahl der internen Postanweisungen...	494,397	693,154	+ 198,757
Betrag	24,968,187	30,530,195	+ 5,562,008
Gebühr	115,855	110,968	— 4,887

Die Versendung von Waarenproben hat ebenfalls sehr beträchtlich, um etwa 15 pCt., zugenommen. Eine etwas weniger starke Zunahme macht sich hinsichts des Zeitungs-Abonnements und des Incasso-Geschäfts der Postverwaltung bemerklich.

Die Anzahl der unbestellbaren Briefe nimmt stufenweise ab, was einen Fortschritt, sowohl in der Behandlung der Retourbriefe, als auch in der Handhabung des Bestelldienstes darthut.

11. Nachrichten über den Hamburg-Nürnberger Botencours in der Grafschaft Wernigerode im 17. Jahrhundert.

Zusammengestellt von A. Seeger, Postamts-Assistent in Wernigerode.

Im Anfang des 17. Jahrhunderts wurde der gesammte Postverkehr der Grafschaft Wernigerode durch die zwischen Hamburg und Nürnberg bestehenden Botenanstalten vermittelt.

Die Beförderung geschah in der Weise, daß vereidete Boten die Sendungen von Hamburg bis Braunschweig zu dem daselbst befindlichen Postcomtoir überbrachten. Die weiterzusendenden Gegenstände wurden den Boten eines zweiten Unternehmens übergeben, welche ihren Weg über Wolfenbüttel, Hornburg, Wernigerode*), den Harz nach Stolberg, Nordhausen und Gotha nahmen, wo sich ein dritter Botencours nach Nürnberg anschloß.

Die älteste Nachricht über diese Botenanstalten, soweit sie die Grafschaft Wernigerode berührten, finden wir in dem Kirchenbuche der Sanct Sylvester-Gemeinde aus den Jahren 1590 bis 1637. Darin heißt es im Monat Februar 1610:

> »Den 4. Sonntag nach Lichtmessen ist zu St. Georgy ein Nürnbergischer Bote, Andreas genanndt, begraben, welcher den 31. January Mittwochen vorher zwischen Schauen**) und Wasserleben auf dem Felde zum Abends ist iemmerlich ermordet worden«.

Auch nach Beendigung des dreißigjährigen Krieges waren die Beförderer von Postsendungen bei der noch herrschenden Unsicherheit der Landstraßen vielfachen Angriffen und Beraubungen ausgesetzt.

Ausführliche Schilderungen zweier im Jahre 1656 verübten Raubanfälle finden sich in den noch vorhandenen Vollmachten***), welche die geplünderten Nürnberger Boten dem Gräfl. Stolb. Landeshauptmann und Stadtvoigt Kreußler in Wernigerode behufs Verfolgung der Räuber und Wiedererlangung des gestohlenen Gutes aushändigten. Dieser Darstellung entnehmen wir folgende Einzelheiten:

> »Am 2. Juny 1656 wurden die Hamburger ordinari Botth Hanns Buckhel nicht allein; Sondern auch für gar kurzer Zeith sein Mittconsort Heinrich Fischer, zwischen Hornburg und Stetterling†) bei Nächtlichen Zeithen von dreyen Reuthern gewaltthätiger weise attaquiret, und sowohl ihnen alß andern Geferdten an geltt und andern mobilien ein ansehnliches abgeraubet und hinweggestohlen«.

---

*) Am 3. December 1681 berichtet der Gräfl. Stolb. Sachwalter (Agent) Langemark in Hamburg an den Rath Haberstroh in Wernigerode, man habe in Hamburg durch den Nürnberger Boten gehört, in Nordhausen, Stolberg und Wernigerode grassire bereits die böse Seuche. Er bittet um genaue Nachricht, »damit der Nürnberger Post ihr itziger Curs möchte gelassen werden. (Zeitschrift des Harz-Vereins für Geschichte und Alterthumskunde. Jahrg. 1869, pag. 30.)

**) Dorf bei Osterwieck.

***) Sämmtliche Nachrichten, sofern nicht ein Anderes ausdrücklich angegeben ist, sind den Acten des Gräfl. Stolb. Wernig. Archivs zu Wernigerode entlehnt.

†) Jetzt Stötterlingen bei Osterwieck.

In der darauf folgenden Nachweisung der gestohlenen Gegenstände werden außer den beiden genannten noch drei Boten namentlich erwähnt. Dem einen derselben hatten die Räuber »einen grauen Mantel mit Silbernen Gallonen, cost 20 Thlr.« abgenommen; dem Gefälleinnehmer Jürgen Kiehlborn zu Sangerhausen

»ein Kästlein, darinnen Ein Crucifix und anders, von ganzem Bernstein, so Ihrer Hochfürstl. Beneb. Herrn Bischoff zu Bamberg gehoerig gewesen, und die Räuber ganz zerschlagen gehabt«; wogegen der ersterwähnte Bote Buckhel 143 Thlr. baares Geld denselben überlassen mußte.

Durch einen ihm ebenfalls abgenommenen Betrag von »100 Ducaten, in einem Schächtelchen verwahrt«, glaubte man den Dieben auf die Spur zu kommen. Am 6. Januar 1657 schrieb dieserhalb der Fürstl. Niedersächsische Factor Heinrich Gerken zu Erfurt an den Capitain Kreußler in Wernigerode, er habe in Erfahrung gebracht, daß die geraubten 100 Ducaten sämmtlich im Jahre 1656 in Hamburg gemünzt seien »und hieran wird man den Dieben wohl können nachkundschaften«.

Kurz zuvor hatten wiederum drei Straßenräuber die Hamburg-Nürnberger ordinar Post in der Nacht vom 15. zum 16. December 1656 überfallen, die mit Geld, Kleidungsstücken, Briefen und noch anderen Gegenständen, gefüllten Felleisen der Boten und diese selbst geplündert und mit Schlägen so zugerichtet, daß der bereits bei dem vorigen Ueberfalle erwähnte Gefälleinnehmer Kiehlborn in der für den Stadtvoigt Kreußler am 18. Januar 1657 ausgefertigten Vollmacht aus Sangerhausen berichtet, er sei von dem überkommenen Schrecken und der Erkältung in Folge Wegnahme seiner Kleider noch nicht wieder hergestellt. Derselbe bezeichnet darin die Straßenräuber als

»noch junge Kerlß, einer wahr ziemblicher länge, vndt einer ziemblich dick vndt vntersetzt, ritten alle drey Brauerpferde, vndt hatten graue röcke ahn, vndt graue Mantel vmb, vndt hatte der lange Schelm weiße, dürffte sagen, zinnerne Knöpffe im rock«.

Ob es gelungen ist, die Schuldigen überhaupt und namentlich nach dieser Personalbeschreibung zu ermitteln, läßt sich aus dem vorhandenen Aktenmaterial nicht ersehen.

Der Eifer bei den Nachforschungen, namentlich seitens der Behörden, verdient Anerkennung. So übersandte auf Bitten des von den Boten bevollmächtigten Stadtvoigts Kreußler der Herzog August von Braunschweig aus seiner Residenz Wolfenbüttel am 1. Februar 1657 der Kurfürstlichen Regierung zu Halberstadt und der Regierung zu Hildesheim zwei Schreiben*), worin dieselben ersucht werden, dem Capitain Kreußler bei seinen Erkundigungen und der etwaigen Verhaftung der Straßenräuber hilfreiche Hand zu leisten,

»auch die Verordnung zu reinigung undt Sicherheit der Straßen zu machen, da nicht allein solche Straßen räubereyen privatim ganz Unleidentlich, sondern auch der ordinari hochbefreyeten posten violation halber dem publico zu höchsten Unstatten hinausschlagen«.

*) Ueber die Absendung dieser Schreiben bemerkt der Botenmeister Christian Peter Fricke: »Das nacher Hildesheim, ist den 5. Februar einem Hildesheimischen canzellei-Botten, das nacher Halberstadt aber der Halberstädtischen Post am 7. Februar zu bestellen aufgegeben worden«.

Ferner verhaftete man im Juli 1657 in Wolfenbüttel einen der Beraubung der Boten verdächtigen Pferdedieb, Namens Graßhoff. Derselbe gestand bei der Tortur zwar den Diebstahl mehrerer Pferde zu, war aber nicht zum Geständnisse über den Raubanfall zu bewegen.

»Wegen angreiffung des Nürnberger Botten, ist er ebener gestalt hart torquiret worden, hat aber davon nichts wissen wollen, da ym dan auch weiter desweg nicht geschehen«.

Wegen des eingeräumten Pferdediebstahls wurde er aber am 23. Juli 1657 außerhalb der Festung strangulirt.

Die eingehendere Erwähnung dieser Vorgänge hatte zum Zweck, einerseits ein Bild von den damaligen öffentlichen Rechtszuständen zu entwerfen, andererseits aber aus der Anzahl der Boten und der Mannigfaltigkeit der Ladung darzuthun, daß trotz der Unsicherheit der Straßen der Verkehr bereits in einem Grade sich zu entfalten begann, bei dessen fortschreitender Entwickelung die Einführung geordneter Postanlagen auch in dieser Gegend wünschenswerth und zeitgemäß erscheinen mußte.

Erst unter dem Sohne und Nachfolger des großen Kurfürsten, Friedrich III., in demselben Zeitraume, wo in den Anhaltischen Landen Kurbrandenburgische Postämter in Dessau und Zerbst ihre Thätigkeit begannen, fand die Eröffnung eines Postamts zu Wernigerode statt. Am 2. März 1699 ging zum ersten Male*) ein Postwagen nach Halberstadt, welches nach einer Bekanntmachung des Postmeisters Friedrich Hahnstein wöchentlich drei Mal geschehen sollte.

Wie sehr jedoch die Nürnberger Botenanstalten bemüht waren, auch nach erfolgter Einführung der Staatsposten und des Postzwanges für alle verschlossenen Briefe die Privatcorrespondenz auf ihre Route zu ziehen und in welcher Weise dieselben bei ihrem Bestreben vom Publicum unterstützt wurden, geht aus einer Cabinetsordre Friedrich I. vom 22. Juli 1710 hervor.

Nach einer Auseinandersetzung, daß

»Sr. Königl. Majestät in Preußen vor weniger Zeit ein Postambt zu Wernigerode haben anlegen laßen, desselben Aufnehmen aber durch allerhand Beeinträchtigung gehindert wird«,

bestimmt der erste Punkt bezüglich der Nürnberger Boten Folgendes:

»Der dortige so genanndte Nürnberger Bothe soll gehalten seyn, an das Posthaus zu Wernigerode zu fahren, und allda die, vor selbigen und die umliegende Oerter mitgebrachten Briefe und Paquete zur Bestellung abzugeben, da ihm dann die Helffte des Porto zugewandt werden soll; Gleichergestalt soll sich gedachter Bothe aller Brieff-Sammlung in Seiner Königlichen Majestät Landen und insbesondere zu Wernigerode enthalten, widrigenfalls und da er unerachtet dieses Verboths Briefe zu colligiren oder zu distribuiren sich dennoch unterstehen sollte, er denen Königlichen Edicten gemäß, gleich andern Land-Kutschern und Fuhrleuten vor jede Contravention Zehn Thlr. zu erlegen wird angehalten werden**)«.

*) Wernig. Intelligenzbl. vom Jahre 1810 Seite 7.

**) Nach §. 2 wird »denen Gäst-Weibern, so Wochentlich 2 mahl nach Halberstadt gehen, ebenermaßen alles Brief-Sammeln und bestellen bey eben solcher Straffe ernstlich untersaget«.

»Und schlüßlich haben (§. 3) so wohl die Wernigerodische Kalck- als andere Fuhrleute, welche Brandwein, Oehl und Lohe Wochentlich nach Goslar fahren, nicht nur bey gleich-

Es ist aus dieser Verordnung zum ersten Male ersichtlich, daß die Boten zur Beförderung der Postsendungen sich der Wagen bedienten, und ließe sich bei einer Gegenüberstellung mit den aus dem Jahre 1656 erwähnten Vorgängen der Schluß ziehen, daß eine Umwandlung der Fußboten-Anstalten in reitende oder fahrende Boten-Unternehmungen auf diesem Course erst in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts erfolgt ist.

Wie aus der unterm 27. Juni 1712 für das Postamt zu Wernigerode ausgefertigten Portotaxe nebst beigefügtem Postberichte hervorgeht, hatte der Postverkehr in Folge der Einführung ordentlicher Postanlagen in wenigen Jahren derartig zugenommen, daß außer den Hamburg-Nürnberger Botenfahrten, welche von beiden Richtungen wöchentlich zweimal gegen Mittag in Wernigerode eintrafen und um 2 Uhr ihre Reise fortsetzten, die reitende und fahrende Post von Halberstadt nach Cassel, eine der wichtigsten Postrouten für den Preußischen Postverkehr, die Grafschaft und Stadt Wernigerode berührte; außerdem coursirten an bestimmten Tagen der Woche Fahrposten zwischen Halberstadt und Goslar.

Von den zahlreichen Botenunternehmungen war die Hamburg-Nürnberger Botenfuhranstalt die einzige, welche den Verfall all ihrer Genossen aus den vorigen Jahrhunderten überdauerte und auch nach Einführung der Staatsposten ihre hergebrachte Bahn trotz aller rund umher kreisenden neuen Transportanstalten beharrlich behauptete*). Noch im Jahre 1734 sah sich Friedrich Wilhelm I. zur Unterdrückung der zahlreichen Post-Contraventionen genöthigt, unterm 28. August ein »Patent« auszufertigen,

> »daß die Wirthe und Krüger in der Stadt und in der Grafschaft Wernigerode bei 10 Thlr. Straffe, weder Briefe noch unter 20 Pfund wiegende Packete an den Nürnberger Bothen abgeben noch von demselben zur Bestellung annehmen sollten, und wann er selbst dergleichen eigenmächtig annimmt oder abgiebt, selbige mit Hülffe der Obrigkeit oder derer Geschwohrnen ihm abzunehmen und an das nächste Post-Ambt zu überbringen, da sie dann zu mehrer Aufmunterung den vierthen Theil der Straffe, welche der Bothe wegen seiner Uebertretung erlegen muß, bekommen sollen«.

Je kräftiger die Staats-Postanstalt unter der ordnenden Hand Friedrich Wilhelm I. sich entwickelte, um so schwächeren Widerstand vermochte ein derartiges Privatinstitut auf die Dauer zu leisten; wenn auch der Tag nicht ersichtlich ist, wo der Nürnberger Botencours die Grafschaft Wernigerode zum letzten Male berührt hat, so läßt sich aus der zunehmenden Kräftigung und Befestigung der Staatspost unter dem Vater Friedrichs des Großen folgern, daß auch dieser letzte Botencours wenige Jahre nach Erlaß des vorerwähnten Edicts das Schicksal der übrigen getheilt und seinen Platz staatlichen Einrichtungen abgetreten hat.

---

mäßiger Straffe aller verschlossenen Briefe und kleiner unter 16 Pfund wiegender Packete sich gänzlich zu enthalten, sondern auch sich nicht zu unterstehen, an denen gewöhnlichen Post-Tagen Personen abzufahren und aufzunehmen, es sei denn, daß der Königl. Post-Wagen besetzet wäre«.

*) Stephan, Geschichte der Preußischen Post, Seite 157.

II. Kleine Mittheilungen.

Die vor Kurzem erschienene amtliche Statistik der Deutschen Reichs-Telegraphen-Verwaltung für das Jahr 1872*) liefert ein erfreuliches Bild von der stetig fortschreitenden Entwickelung dieses Verkehrszweiges.

Ende 1872 umfaßte das Gebiet dieser Verwaltung einen Flächenraum von 8155,65 Quadratmeilen mit 34,378,253 Einwohnern.

Die Länge der Telegraphen-Linien betrug 3839 geogr. Meilen, diejenige der Leitungen insgesammt 13,219,6 geogr. Meilen (1871 waren nur 3385,8 Meilen Linien und 11,396,4 Meilen Leitungen vorhanden).

Die Zahl der Reichs-Telegraphen-Stationen wurde von 1130 (in 1871) auf 1391 vermehrt. Es entfällt mithin eine Station auf 5,8 Quadratmeilen und 24,654 Einwohner.

Außer den Reichs-Stationen waren noch 1667 Eisenbahn-Telegraphen-Stationen für den Privatverkehr eröffnet.

Die Zahl der Reichs-Telegraphen-Beamten belief sich Ende 1872 auf 5569 (1871: 4596).

Bei den Reichs-Telegraphen-Stationen wurden während des Jahres 1872 im Ganzen . . . 8,249,223 Depeschen aufgegeben; außerdem beförderten die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen . . . 1,585,692 » im Privatverkehr.

Die Zahl der Depeschen-Anweisungen betrug 24,221; vermittelst derselben wurden 777,533 Thaler ein- bz. ausgezahlt.

Im Verkehr der Reichs-Telegraphie entfallen auf je eine Quadratmeile . . . 1011,5 Depeschen,
auf je 1000 Einwohner . . . 240,2 »
auf je 1 Einwohner mithin . . . 0,24 »

Von den aufgegebenen Depeschen waren interne . 6,783,533 Stück,
nicht interne . . . 1,465,690 »
unter letzteren waren gerichtet:

nach Bayern und Württemberg (welche nicht zum Gebiete der Reichs-Telegraphen-Verwaltung gehören)	327,470	»
» Oesterreich-Ungarn	325,338	»
» Frankreich	190,768	»
» Großbritannien und Irland	146,850	»
» den Niederlanden	107,998	»
» Belgien	81,896	»
» Rußland	81,541	»
» der Schweiz	63,049	»
» Dänemark	38,873	»

*) Berlin, bei R. v. Decker, 1873.

nach Italien	25,295 Stück,	
» Afrika	616 »	
» Asien	2,202 »	
» Australien	17 »	u. s. w.

Die Summe aller bei den Reichs-Telegraphen-Stationen verarbeiteten (eingelieferten, angekommenen und transitirten) Depeschen betrug 30,901,153 Stück.

Den umfangreichsten Betrieb hatten folgende Stationen:

Berlin (mit 20 Filialen)	5,052,798	Depeschen,
Frankfurt a. M. (mit 2 Filialen)	2,103,924	»
Cöln a. Rh. (mit 2 Filialen)	1,699,408	»
Hamburg (mit 3 Filialen)	1,344,566	»
Breslau	871,791	»
Dresden (mit 4 Filialen)	834,000	»
Hannover	594,466	»
Halle a. S.	593,872	»
Leipzig (mit 1 Filiale)	530,606	»
Straßburg i. Elsaß (mit 1 Filiale)	501,786	»
Carlsruhe	482,901	»
Stettin	480,579	»
Bremen	442,065	»
Königsberg i. Pr. (mit 1 Filiale)	392,161	»

Nach der größten Jahreseinnahme folgen die Stationen auf einander, wie nachstehend:

Berlin	mit	727,927	Thalern,
Hamburg	»	405,788	»
Frankfurt a. M.	»	265,602	»
Bremen	»	136,886	»
Breslau	»	89,176	»
Leipzig	»	76,476	»
Stettin	»	72,127	»
Cöln	»	68,686	»
Dresden	»	63,840	»
Königsberg i. Pr.	»	55,951	»

Die Brutto-Einnahme für eine Depesche beträgt im Durchschnitt 12 Sgr. 8 Pf.

Die Finanz-Ergebnisse waren folgende:

Einnahme .... 3,231,772 Thlr.,
Ausgabe .... 3,475,431 » (darunter 295,042 Thlr. Extraordinarium für Errichtung neuer Linien).

Ueber das Personal der Bayerischen Post liegen neuere, zugleich die übrigen, von Bayern selbstständig verwalteten Verkehrsanstalten umfassende statistische Mittheilungen vor. Danach zählen die sieben äußeren Oberämter dieser Anstalten

die nachstehenden Beamten: Ober-Postmeister 6, Ober-Inspectoren 4, Postinspectoren 6, Eisenbahn-Bezirkskassiere 6, Postbezirkskassiere 7, Eisenbahnbezirks-Kassacontroleure 5, Postbezirks-Kassacontroleure 6, Postinspections-Commissaire 2, Post- und Bahnamts-Vorstände 19, Postmeister 4, Maschinenmeister 8, Bezirks-Ingenieure 16, Betriebs-Ingenieure 8, Post-Specialkassiere 32, Post- und Bahnverwalter 12, Bahnverwalter 20, Postverwalter 8, Güterverwalter 5, Officialen als Vorstände von Post- und Bahnexpeditionen 17, Eisenbahnofficialen 87, Postofficialen 147, Abtheilungs-Ingenieure 11, Abtheilungs-Maschinenmeister 7, Poststallmeister 7, endlich 7 Telegraphenverwalter und 41 Ober-Telegraphisten.

Belgische Post-Francocouverts. Gemäß Königlichen Beschlusses vom 19. December 1872 werden vom 1. August d. J. ab in Belgien gestempelte Postcouverts (enveloppes postales timbrées) ausgegeben. Dieselben können sowohl im inneren Belgischen, als auch im internationalen Briefverkehr verwendet werden. Die Couverts werden zum Nennwerthe der darauf befindlichen Stempel, dem die Herstellungskosten von 1 Centime hinzutreten, an das Publicum abgegeben.

Telegraphische Verbindung zwischen Frankreich und Jütland. Die Times läßt sich von ihrem Dänischen Correspondenten Folgendes mittheilen: Die Great-Northern Telegraphengesellschaft, welche bereits mehrere Linien von England nach dem Skandinavischen Continent inne hat und einen erheblichen Theil des telegraphischen Verkehrs mit China und Japan durch Rußland und Sibirien unterhält, hat nun von den Regierungen Frankreichs und Dänemarks die Genehmigung erhalten, ein unterseeisches Kabel von Dünkirchen nach einem Punkte der Westküste von Jütland zu legen. Die Arbeiten sollen binnen Kurzem beginnen und noch vor dem 1. September zu Ende geführt werden. Gleichzeitig wird ein anderes Kabel von England nach Jütland, und vom Continent nach Schweden gelegt werden, von denen das letztere mit besonderen Leitungen für die Französische und die Englische Correspondenz versehen werden wird. Der Betrieb der verschiedenen Linien geht in die Hände der betreffenden Staaten über.

Die Pariser Stadttelegraphie. Zur Bewältigung des inneren localen Telegraphenverkehrs großer Hauptstädte würde selbst das ausgedehnteste Netz electrischer Drähte nicht immer ausreichen. Denn die Abtelegraphirung einer Depesche auch mit den relativ vollkommensten Apparaten erfordert immer einen gewissen Zeitaufwand, und bei einem Anhäufen zahlreicher Localtelegramme, wie es in derartigen Verkehrscentren unvermeidlich ist, würde der wichtigste Vorzug der telegraphischen Beförderung, die Schnelligkeit, nahezu eingebüßt werden. Hierin scheint die Grenze der sonst so staunenswerthen Leistungsfähigkeit des electrischen Telegraphen zu liegen. Um den Verkehrsbedürfnissen solcher Städte zu genügen, muß ein anderes Beförderungsmittel helfend eintreten: es sind dies die Tuben-Leitungen zur Depeschenbeförderung vermöge des atmosphärischen Drucks im luftleeren Raume. Im Grunde genommen ist dies nur eine vervoll-

kommnete Post; denn es werden, abweichend von dem Telegraphen, nicht blos die Worte, sondern die geschriebenen Depeschen selbst befördert. Die Pariser haben Recht, diese Einrichtung »la Poste instantanée« zu nennen. Der Ausdruck würde noch mehr zutreffen, wenn die Tuben (was bei der ersten Anlage in Paris verfehlt ist) einen größeren Durchmesser erhalten hätten, so daß auch Briefe befördert werden könnten. Dies ist jedoch bis jetzt nicht möglich, da die Röhren nur einige Centimeter Durchmesser haben.

Das Tuben-System von Paris besteht, nach Fonvielle's Angaben in der »Illustration«, gegenwärtig aus 16 einzelnen Tuben-Leitungen, deren jede etwa 1200 Meter Länge hat. Den 16 Tuben entspricht die gleiche Anzahl von Stationen (Local-Telegraphenbüreaus). Der älteste Theil des Leitungsnetzes ist von Mr. Bougy, Telegraphendirector unter Napoleon III., construirt und bildet das aus 6 Tuben hergestellte »Hexagon«, welches die Central-Station, die Rue Boissy-d'Anglas, des Grand-Hôtel, den Börsenplatz, das Théâtre-Français und die Rue des-Saints-Pères umfaßt. Dieses Sechseck stellt gewissermaßen das Rückgrat des Pariser Tubensystems dar; die anderen Leitungen hängen davon fast sämmtlich ab. Von der Centralstation aus durchlaufen viertelstündlich Trains von geschlossenen Wägelchen (boîtes fermées), in denen Telegramme befördert werden, das ganze Netz. Die Entfernung von der Centralstation bis zu den äußersten Punkten desselben wird von den Trains in etwa einer halben Stunde zurückgelegt. Der Abgang eines jeden Trains wird den Stationen durch electrische Glockensignale mitgetheilt. Auf jeder Station werden dem cylindrischen Wägelchen die Telegramme für den betreffenden Stadttheil entnommen, gleichzeitig aber die abzusendenden Depeschen übergeben, worauf der Train seine dunkele Bahn fortsetzt. Einschließlich des Aufenthalts auf den Stationen legen die Züge planmäßig in der Viertelstunde eine Lieue zurück.

Interessant ist die Art und Weise, in welcher nach Mr. Bontemps Angaben festgestellt wird, an welchem Punkte der Tubenleitung das cylindrische Depeschenwägelchen durch irgend ein Hinderniß aufgehalten worden ist. Während früher der Boden aufgewühlt werden mußte, schießt man jetzt an dem freien Ende der Röhre ein Pistol ab, so daß die Schallwelle in die Röhre eintritt, dort an dem Hinderniß sich stößt und nach dem Ausgangspunkte zurückflutet, wo sie sich an einer am Ende der Röhre angebrachten Membrane bricht. Von dort zurückgeworfen, kehrt die Schallwelle nochmals bis zu dem Hinderniß in der Röhre zurück, um sodann zum letzten Male reflektirt zu werden und die Membrane wieder in Bewegung zu setzen. Der Zeitraum, welcher zwischen den beiden Bewegungen der Membrane liegt, wird auf dem Apparat bis zu Bruchtheilen einer Secunde berechnet; es ergiebt sich daraus durch den bekannten Factor der Schallgeschwindigkeit die Entfernung des Punktes, an dem der Depeschencylinder festsitzt.

An das Sechseck der Centralstation schließen sich zunächst zwei größere Systeme an: das Reseau-du-Nord und das Reseau-de-l'Est. Ersteres geht von der Rue Lafayette über den Boulevard Rochechouart nach dem Nordbahnhofe und der Rue Sainte-Cécile; das östliche System umfaßt die Rue Jean-Jacques-Rousseau, les-Vieilles-Haudrittes und die Plätze Château-d'Eau und St. Denis. Um den Börsenverkehr getrennt von dem übrigen desto prompter zu vermitteln, ist vom Börsenplatz nach dem Centralnetze eine Supplement-Linie von 2 Kilometern Länge ohne Zwischenstationen hergestellt. Endlich vereinigen sich drei isolirte Nebenlinien,

die der Halles, der Avenue Marignan und der Place du Havre mit der Centralstation. Die Verbindung der letzteren mit dem electrischen Telegraphen stellen 4 Tuben her, welche in den großen Depeschen-Sortirsaal desselben münden. Der Betrieb in der Tuben-Centralstation ist so einfach eingerichtet, daß zur Besorgung des Local- wie des Departemental-Dienstes nur 3 Beamte erforderlich sind.

Außer in Paris sind bekanntlich auch in London, Dublin und anderen Britischen Städten Tubenleitungen für den Depeschendienst errichtet. In Berlin bestehen gegenwärtig drei pneumatische Leitungen für den localen Depeschenverkehr; eine solche von der Central-Telegraphen-Station in der Französischen Straße nach dem Börsenlocale, eine andere nach dem Potsdamer Thore, die dritte endlich nach dem Brandenburger Thore, an welchen Punkten Zweig-Telegraphen-Stationen errichtet sind. Bei dem stetigen Wachsen des localen Verkehrs von Berlin soll im nächsten Jahre eine Vermehrung dieser Leitungen erfolgen.

Die Erwerbung der Eisenbahnen durch den Staat in England. Die Bewegung für die Erwerbung der Englischen Eisenbahnen durch den Staat ist noch in vollem Gange. Bei einer kürzlich aus dieser Veranlassung abgehaltenen Versammlung hervorragender Persönlichkeiten der politischen und geschäftlichen Kreise Englands äußerte sich nach dem Bericht der Times der Marquis Clanricarde, welcher der Gesellschaft präsidirte, etwa folgendermaßen über das Project: Seiner Ueberzeugung nach würde die Uebernahme der Eisenbahnen durch den Staat sich als eine wahre Wohlthat für das Land erweisen; auch könne er nur denjenigen beistimmen, welche behaupten, daß die mit einer solchen Maßnahme verbundenen finanziellen Schwierigkeiten unschwer beseitigt werden könnten. Es widerstrebe ihm, mit Lord Derby anzunehmen, daß der Besitz der Eisenbahnen in gedrückten Zeiten entweder eine Last oder die Veranlassung großer Verluste für den Staat sein würde, denn nach seiner Ansicht würden sie jederzeit von dem höchsten Werthe für das Land sein. Er glaube doch, daß auswärtige Regierungen zur Genüge dargelegt hätten, wie weise sie darin gehandelt, indem sie die Verwaltung der Eisenbahnen zur Staatssache machten, und es sei ihm ein schmerzlicher Gedanke, daß hier nicht weniger als 250 Millionen Pfd. dafür geopfert worden seien, um die gegenwärtigen nicht befriedigenden Zustände zu schaffen. Er sei sich zwar vollkommen bewußt, daß in diesem Falle, wie bei jeder bedeutenden politischen oder finanziellen Frage, manche Schwierigkeiten vorhanden seien, er hege jedoch die Ueberzeugung, dieselben würden mit Leichtigkeit überwunden werden, sobald die Verhältnisse dies nothwendig machen sollten, und dies Ergebniß würde in hohem Grade wohlthätig auf das Land einwirken.

Gegen diese Ansichten erhob Mr. Sahwell das Bedenken, daß die Staatsverwaltung nicht besser, vielleicht aber sehr viel schlechter sein würde als die gegenwärtige; daß es die Lust der Privatpersonen zu solchen Unternehmungen gefährden, und daß es schwierig sein würde, die Grenze zu bestimmen, wo es der Regierung nicht erlaubt sein sollte, sich in Handels- und Geschäftsangelegenheiten einzumischen, wenn eine solche Einmischung im Princip erst zugestanden worden wäre. Aber auch er gab zu, daß viele Reformen bei der Verwaltung der Eisenbahnen dringend erforderlich seien, und daß die Beaufsichtigung der Gesellschaften durch die Regierung höchst nothwendig und sehr anzurathen sei.

Mr. Hyde Clarke behauptete im Gegensatz zu Mr. Saywell, daß die Eisenbahnverwaltungen sich allzusammen unfähig erwiesen hätten, einen geordneten Betrieb zu unterhalten, und verweilte namentlich bei der Thatsache, daß 25 Jahre nothwendig gewesen wären, um die Entscheidung darüber zur Reife zu bringen, daß nunmehr zu jedem Zuge auch Passagiere der 3. Klasse zugelassen werden sollten; und doch habe sich diese Maßregel seit der verhältnißmäßig kurzen Zeit ihrer Einführung nicht allein als höchst angenehm für das Publicum, sondern auch als sehr gewinnbringend für die Gesellschaften selbst bewährt. Er stellte die finanziellen Operationen als die einfachste Sache von der Welt dar und meinte, der Ankauf der Eisenbahnen könne nicht länger hinausgeschoben werden. Von den übrigen Rednern, die sich meistentheils zu Gunsten der Staatsverwaltung aussprachen, griff namentlich Mr. Brooke mit großem Eifer die Nachtheile und Schäden der jetzigen Leitung an, indem er unter Anderem auch hervorhob, daß sich die gegenwärtigen hohen Preise der Lebensmittel auf die übermäßig hohen Tarifsätze zurückführen ließen, mit welchen die Gesellschaften den Gütertransport belasteten.

Die Legung des neuen transatlantischen Kabels zwischen Valentia und Hearts-Content, des vierten Verbindungsdrahts zwischen Europa und Amerika, ist nunmehr glücklich vollendet. Die Arbeiten hatten am 16. Juni begonnen, an welchem Tage von dem Dampfer »Robert Lowe« die Landung des Anfangsstücks in Valentia bewerkstelligt wurde. Zur Versenkung des Tiefseekabels mußte wiederum der in der Geschichte der Kabellegungen so berühmt gewordene »Great Eastern« verwendet werden. Derselbe traf nach glücklich vollbrachtem Werk schon am 27. Juni auf der Höhe von Hearts-Content ein, wo die »Hibernia« mit den Zwischenstücken des Kabels und dem Neufundlander Landkabel wartete. Die Landung in Hearts-Content konnte wegen plötzlich eingetretenen Nebels und Sturmes nicht sogleich bewerkstelligt werden. Nach Beendigung des Unwetters wurden die letzten 80 Miles Kabel versenkt, und am 3. Juli waren Valentia und Hearts-Content telegraphisch verbunden. Das neue Kabel hält die Richtung des Drahts von 1865 ein; es ist parallel mit demselben, etwa 30 Miles von ihm entfernt, auf den Meeresgrund versenkt und hat eine Länge von etwa 1900 Miles. Die Neufundlander Compagnie ist übrigens im Verein mit der französischen Kabelgesellschaft der englisch-amerikanischen Telegraphen-Compagnie beigetreten, so daß nunmehr die großen transatlantischen Telegraphen-Compagnien sämmtlich fusionirt sind.

Zur Bevölkerungsstatistik Rußlands. (Nach der Russischen Revue). Nach der Zählung vom Jahre 1867 belief die Bevölkerung im Europäischen Rußland (mit Ausnahme von Polen und Finnland)

sich auf	63,658,934	Einwohner.
Polen hat	5,705,607	»
Finnland	1,843,253	»
zusammen ..... =	71,207,794	Einwohner.

Im Asiatischen Rußland (Kaukasus, Sibirien, Mittelasien) zählte man 1870 ..... 10,537,513 Einwohner, so daß über $81\frac{1}{2}$ Millionen Menschen unter dem Russischen Scepter vereinigt sind.

Den Ermittelungen des Statistischen Central-Comités in St. Petersburg zufolge vertheilen sich die Einwohner nach den Religionsbekenntnissen und Ständen wie folgt:

a) nach dem Religionsbekenntnisse:	im Europäischen Rußland mit Polen, aber ohne Finnland:	im Asiatischen Rußland:
Griechisch-Orthodoxe	53,169,179	4,936,897
Raskolniki	926,622	166,985
Armenisch-Gregorianer	37,136	560,684
Griechisch-Unirte	229,260	—
Römisch-Katholische	7,209,464	54,106
Protestanten	2,565,344	16,337
Juden	2,612,179	34,857
Muhamedaner	2,359,372	3,267,646
Heiden	255,975	295,734.

(Die Angehörigen der einzelnen Religionsbekenntnisse in Finnland sowie im Syr Darja- und Turgaygebiet sind nicht gezählt.)

b) nach den Ständen:		
Erblicher Adel	591,266	31,542
Persönlicher Adel und Beamte	327,764	30,094
Geistlichkeit	633,185	40,658
Stadtbewohner	6,907,071	263,539
Landbewohner	56,270,541	5,350,635
Militair	3,743,358	1,003,305
Ausländer	148,125	4,098.

Die übrigen Einwohner gehören, soweit die Angaben reichen, keiner der vorbezeichneten Kategorien an.



Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Kayßler.

Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Deutsches Postarchiv.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 14. Berlin, September. 1873.

I. Actenstücke und Aufsätze.

42. Zur Criminalstatistik der Postverwaltung.

Die lehrreiche Abhandlung des Herrn Geheimen Ober-Postraths Dr. Dambach in Nr. 9 des Deutschen Postarchivs nimmt von der Thatsache Act, daß im Bereiche der Postverwaltung die Verbrechen im Laufe der letzten 10 Jahre abgenommen haben, und daß der Geist der Gesetzmäßigkeit unter den Postbeamten kräftiger geworden sei.

So erfreulich einerseits dieses Resultat ist, so regen die Ausführungen der vorerwähnten Abhandlung andererseits von Neuem zum Nachdenken darüber an, ob die Zahl der mit dem Strafgesetz in Berührung kommenden Beamten nicht noch mehr vermindert werden könnte. Nothwendigerweise richtet sich dabei die Aufmerksamkeit zunächst auf die Ursachen, die jene strafbaren Handlungen hervorrufen.

Die strafbare Willensrichtung ist fast bei allen hier in Frage stehenden Verbrechen die gleiche. Wir nehmen wahr, daß die verbrecherischen Handlungen sich fast alle gegen fremdes Eigenthum richten. Von 282 Verbrechen des Jahres 1872 haben 258 diesen Charakter und der Durchschnitt der zehn Jahre weist ein ähnliches Verhältniß auf.

Dieser Gleichförmigkeit der strafbaren Willensrichtung entspricht keineswegs eine Gleichförmigkeit der weiter zurück liegenden Ursachen, die zu dem Eingriffe in fremdes Eigenthum führten.

Wie der juristische Thatbestand dieser Willensrichtung sich in den verschiedensten Combinationen darstellt*), so lassen sich auch die Umstände und Verhältnisse, aus denen heraus die Begehrlichkeit zum Verbrechen zu führen pflegt, in gewisse große Klassen scheiden, deren Betrachtung nicht ohne Interesse ist.

Das zahlreichste Contingent zu den jährlich wiederkehrenden Verbrechen stellen diejenigen Fälle, in denen es sich um unbedeutende Geldbeträge oder um Sendungen von nicht beträchtlichem Werth handelt. Die Angeschuldigten recrutiren sich aus der Klasse der Unterbeamten und Postillone. Vor Gericht pflegt mitunter die Noth eine Rolle zu spielen, in der sich der Angeklagte mit seiner zahlreichen Familie befunden haben soll. Thatsächlich aber sind die Fälle, in denen diese kleinen Diebstähle und Unterschlagungen begangen werden, um wirklicher oder auch nur vermeintlicher Noth abzuhelfen, überraschend selten! Es läßt sich meist nachweisen, daß diese kleinen unerlaubten Nebenverdienste zu Extraausgaben verwendet worden sind.

Andererseits läßt sich in der Regel auch nicht behaupten, daß die Thäter moralisch verkommene Subjecte sind, bei denen man sich eines Vergehens von Hause aus hätte versehen können, und bei denen auf Besserung nicht mehr zu rechnen ist.

Die Versuchung, sich diesen oder jenen kleinen Betrag anzueignen, dieses oder jenes Packet in die eigene Tasche gleiten zu lassen, tritt so plötzlich und so unwiderstehlich heran, daß die That verübt ist, ehe der Thäter auch nur Zeit gehabt hat, an die Folgen zu denken.

So bedauerlich die große Zahl der hierher gehörigen Fälle auch ist, so wenig läßt sich seitens der Verwaltung dagegen einwirken. Sie kann nichts thun, als auf die schweren Folgen der Unterschlagungen rechtzeitig aufmerksam machen. Die Versuchung selbst läßt sich aus einer Verwaltung nicht verbannen, in der die Unterbeamten täglich und stündlich mit Geldern und Werthobjecten in Berührung kommen. Die Versuchung würde aber nicht so unwiderstehlich wirken, wenn das sittliche Gefühl bei den betreffenden Unterbeamten und Postillonen so lebhaft entwickelt wäre, und der Unterschied zwischen Mein und Dein ihnen so klar vor Augen stände, wie der übergroßen Mehrzahl ihrer Collegen, die sich von ähnlichen Fehltritten frei zu halten wissen.

Darum kommt es vor allen Dingen darauf an, daß bei der Auswahl des Personals mit Umsicht verfahren und darauf gesehen wird, daß nur moralisch zuverlässige Leute bei der Post Beschäftigung finden. So gewissenhaft nun auch im Allgemeinen die Pflichten der Wachsamkeit und Vorsicht erfüllt werden, so sei hier doch bemerkt, wie in einer Reihe von gerichtlichen Untersuchungen sich die Laufbahn der Angeschuldigten vor ihrem Uebertritt zur Post nachträglich als nicht ganz vorwurfsfrei herausgestellt hat.

Gilt diese Bemerkung schon den bisher besprochenen kleinen Entwendungen und Unterschlagungen, so trifft sie noch häufiger für solche Fälle zu, in denen es

---

*) Vergl. »die Criminalstatistik der Postverwaltung« §. 6 (Postarchiv S. 258).

nicht bei einer einmaligen Unterschlagung geblieben ist, vielmehr eine fortgesetzte verbrecherische Thätigkeit stattgefunden hat.

Es handelt sich hier um diejenigen Verbrechen, welche ganz besonders dazu angethan sind, nach außen den guten Ruf der Postverwaltung zu gefährden und im Innern des Betriebes gegenseitiges Mißtrauen zu erwecken, nämlich um die Unterschlagung nicht declarirter Packete und ganz besonders um die Unterschlagung nicht declarirter Briefe. Die Untersuchungsacten der letztvergangenen Jahre lassen mit Grund annehmen, daß die Unterschlagungen gewöhnlicher Packete und gewöhnlicher Briefe fast ausschließlich von Unterbeamten und Hülfsunterbeamten verübt werden, und ferner, daß die Zahl dieser verbrecherischen Unterbeamten und Hülfsunterbeamten eine vergleichsweise sehr kleine ist, indem eine große Anzahl von Reclamationen sich auf eine und dieselbe Persönlichkeit zurückführen läßt. Der gute Ruf ganzer Aemter und Routen leidet dadurch, daß es Verbrechern, die sich in die Verwaltung einzuschleichen gewußt haben, gelingt, sich einige Zeit hindurch verborgen zu halten. Der Verdacht gegen die Schuldigen pflegt sehr bald rege zu werden; die Ueberführung würde oft schneller möglich sein, wenn alle Betheiligten sich stets lebhaft gegenwärtig hielten, in wie hohem Grade das Interesse jedes Einzelnen unter ihnen an der Entlarvung des Schuldigen betheiligt ist, und wenn namentlich die Unterbeamten durch die im Allgemeinen achtungswerthe Abneigung gegen Denunciationen sich in Fällen dieser Art nicht abhalten lassen wollten, bei Zeiten den Vorgesetzten die erforderliche Anzeige zu machen. Eine aus mißverständlichen Motiven hervorgehende Schonung verbrecherischer Amtsgenossen findet schon jetzt gerade da am wenigsten statt, wo, wie bei den Eisenbahn-Postämtern und bei vielen größeren Localämtern, das Gefühl gemeinsamer Standesehre die Kreise der Unterbeamten lebhafter zu durchdringen beginnt.

Von den 282 Verbrechen des Jahres 1872 fallen 188 auf die Unterbeamten und Postillone, 94, also gerade die Hälfte dieser Zahl, auf die Beamten. Von den Beamtenverbrechen fällt wieder die überwiegend größere Hälfte auf die ersten Dienstjahre. Der Mangel einer sorgfältigeren Erziehung, die Neigung zu Ausschweifungen und zum Wirthshausbesuch (das sogenannte Kneipen), Vorliebe für schlechte Gesellschaft, Hazardspiel, Ueberschreiten der Einnahmen durch die Ausgaben, Schulden, kurz unordentlicher Lebenswandel, dazu mitunter Vernachlässigung der Aufsicht seitens der Vorgesetzten, das sind die Erscheinungen, die mit ziemlicher Regelmäßigkeit dem wirklichen Verbrechen vorauszugehen pflegen.

Wenn die Postverwaltung gegenüber den kleinen Unterschlagungen und Ueberhebungen an Personengeld, Porto, Bestellgeld ꝛc., deren sich die Postillone und Unterbeamten schuldig machen, nur wenig zur Abhülfe thun kann, so machen die Acten über die von Beamten in den ersten Dienstjahren verübten Veruntreuungen umgekehrt den Eindruck, als wenn sich Vorkommnissen dieser Art wohl vorbeugen ließe, sei es durch rechtzeitige Entlassung unverbesserlicher Elemente, sei es durch aufmerksame und thätige Beachtung des dienstlichen und namentlich auch des außerdienstlichen Verhaltens der jungen Männer.

In ersterer Beziehung ist zu bemerken, daß namentlich Postexpediteure mitunter eine weitgehende Nachsicht gegen ihre Gehülfen üben

und die gröbsten Dienstwidrigkeiten und Ungehörigkeiten entweder ganz verschweigen, oder doch so abgeschwächt darstellen, daß das Urtheil getrübt wird. Die Folge ist nur zu oft die, daß die gehoffte Besserung ausbleibt, daß den ersten kleinen Veruntreuungen größere folgen, und daß schließlich mit schweren Criminalstrafen eingeschritten werden muß, während bei rechtzeitiger Entlassung dem jungen Manne die Möglichkeit geblieben wäre, sich einem anderen, Versuchungen weniger ausgesetzten, Berufszweige zu widmen.

Indessen würde es in den meisten Fällen nicht dieses äußersten Mittels, der Dienstentlassung, bedürfen, vielmehr ausreichen, wenn auf das außerdienstliche Verhalten der jungen Beamten auch nur einigermaßen geachtet wird. Denn meistens ist die leichtsinnige, ausschweifende Lebensweise, wie sie verbrecherischen Handlungen vorauszugehen pflegt, nicht Zeichen eines angeborenen, unverbesserlichen Hanges, sondern Folge schlechter Gesellschaft.

Wir kommen zu der letzten Kategorie, zu den Verbrechen der älteren Beamten. Die Fälle dieser Klasse sind wenig zahlreich; desto erschütternder sind die Bilder, die sie darzubieten pflegen. Es handelt sich hier nicht um eine plötzlich und unmotivirt auftretende Begehrlichkeit, nicht um Jugendthorheiten und die Mittel zu deren Befriedigung, sondern um ökonomischen Verfall, um endlose Geldverlegenheiten, zu deren Beseitigung alle klugen und unklugen Mittel erschöpft sind, bis schließlich nichts mehr übrig zu bleiben scheint, als ein Griff in die Kasse. Nicht leicht wird der Entschluß, aber die Verlegenheit ist groß, unvermeidlich dünkt die Schande, wenn die drängenden Gläubiger aus dem Dunkel an die Oeffentlichkeit hervortreten, und es handelt sich ja nur um den Moment, gewissermaßen um ein Darlehen, das der Kasse erstattet werden soll, sobald es irgend geht. Leider geht es nicht; im Gegentheil, immer von Neuem wiederholt sich die Versuchung, immer mehr wächst der Defect. Da kommt der Revisor; überrascht und erschüttert sieht die Welt einen Mann der Schande verfallen, der bis dahin in gutem Ansehen gestanden, dem Niemand etwas Schlechtes zugetraut hatte.

Es ist sehr lehrreich, den Wegen nachzugehen, auf denen das Unheil herangekommen. Fast immer sind die letzten Umstände, welche die an sich schon mißliche Situation zu einer verzweifelten machen, weniger auf das eigene Verschulden zurückzuführen, als die ersten Anfänge. Und diese ersten Anfänge liegen so weit zurück und sehen so schuldlos aus! Zu Anfang ist es vielleicht nichts weiter, als die Gewöhnung, das ganze Einkommen zu verbrauchen, ohne etwas für den Fall der Noth zurückzulegen. Dann kommen kleine, extraordinaire Bedürfnisse, die zu kleinen Schulden führen, aber im Ganzen geht Alles glatt; Eltern und Verwandte helfen aus und Jahre vergehen, ohne daß der Beamte auch nur angefangen hat, zu lernen, was heutzutage so noth thut: wirthschaften und mit Geld umgehen. Er verlobt sich, obwohl oft genug seine Gehaltsverhältnisse und die Vermögensumstände seiner zukünftigen Gattin es ihm unbedingt rathsam erscheinen lassen müßten, diesen wichtigen Schritt noch hinauszuschieben. Der Verlobung folgt nicht selten schon bei der ersten Anstellung, ja sogar noch vor derselben die Verheirathung. Die erste Einrichtung macht die Aufnahme fremder Capitalien nothwendig. Bei gehöriger Sparsamkeit ließe sich die Schuld bald verringern und schließlich ganz abtragen, aber es ist angenehmer, sich auf die Verzinsung zu beschränken, da der Gläubiger ja nicht drängt. Man lebt nicht großartig, aber angenehm, vielleicht ein klein wenig über seine Verhältnisse, wie so

viele andere Familien der Nachbarschaft. Das Gehalt wird erhöht, aber auch der Hausstand mehrt sich und die Bedürfnisse wachsen schneller als das Einkommen. Man könnte sich sehr wohl einschränken, man sieht das klar ein und nimmt es sich fest vor, aber die eigene Schwäche und die Rücksichtnahme auf die Frau, der man, um ihr Kummer zu ersparen, von der mißlichen Lage nichts sagt, lassen die Sparsamkeitsversuche scheitern. Die kleinen Wirthschaftsschulden mehren sich. Die Lage wird kritischer, die Gläubiger warten zwar noch, aber borgen nicht mehr. Die Einschränkung wird von nun an eine unfreiwillige. Mit der Entbehrung wächst die sittliche Energie; Mann und Frau bemühen sich vereint redlich, mit Wenigem hauszuhalten. Aber es ist etwas spät dazu. Da verursachen Krankheiten unvorhergesehene Ausgaben, für die kein Nothgroschen zurückgelegt ist. Es muß Rath geschafft werden. Offenes rückhaltloses Vertrauen könnte vielleicht noch helfen; aber der Muth dazu findet sich in diesem Stadium schon selten. Das Bewußtsein, an der Situation nicht schuldlos zu sein, frühere Warnungen in den Wind geschlagen zu haben, drängt den besseren Entschluß zurück. In aller Stille, in Kreisen, in die das Auge der Bekannten nicht hineinreicht, beginnt nun das Aufnehmen von Anleihen gegen **Wechsel** und **wucherische Zinsen**, der vorletzte Act des Trauerspiels, dessen Ende wir wohl nicht auszumalen brauchen. Die Contrahirung wucherischer Darlehen, die Operationen mit Wechseln, auf welche von professionsmäßigen Wucherern, und fast noch mehr von Leuten, die unter dem Scheine der Uneigennützigkeit und unter dem Deckmantel eines anderen Gewerbebetriebes die empörendste Art des Wuchers treiben, laut verlockender Annoncen und sonstiger Vorspiegelungen in Zeitungen, namentlich in Winkelblättern, bereitwilligst Geld angeboten wird, fordert fast die meisten Opfer unter dieser Kategorie von Beamten. So hatte z. B. ein Postsecretair in F., welcher aus Anlaß eines Todesfalls in der Familie die Summe von 80 Gulden bedurfte, dieselbe auf dem eben bezeichneten Wege sich verschafft, und innerhalb zehn Monaten seinem Gläubiger, der von dem Rechte monatlicher Kündigung den ausgedehntesten Gebrauch machte, dafür 390 Gulden nach und nach verschrieben, wovon der Beamte 200 bezahlt hatte, während schließlich seine Besoldung auf Höhe der übrigen 190 Gulden gerichtlich mit Beschlag belegt wurde. Dadurch kam der Fall zur Kenntniß der vorgesetzten Behörde und verstärkte die Reihe jener Vorkommnisse und Wahrnehmungen, welche zur Gründung der Postspar- und Vorschußvereine führten, deren Wirksamkeit auch auf diesem Gebiet sich bereits so segensreich erwiesen hat.

Lebensläufe, wie die in Obigem skizzirten, weisen die Acten nicht selten auf. Eine gleichfalls häufig vorkommende Variante ist folgende. Bei der Heirath ist ein kleines Vermögen vorhanden. Man will dasselbe conserviren und sich auf den Zinsgenuß beschränken, aber die Neigung, etwas besser zu leben, als unter diesen Umständen möglich wäre, zehrt das Capital schnell auf, und die Mittel mindern sich plötzlich, während die Ausgaben die früheren bleiben. Der weitere Verlauf ist ähnlich, wie oben geschildert.

Wenn vorzeitiges Heirathen und unpassende Wahl der Lebensgefährtin finanzielle Schwierigkeiten mit sich zu bringen pflegen, so gewährt andererseits der ledige Stand gegen derartige Verlegenheiten keinen Schutz. Es ließe sich hier eine Reihe von Lebensläufen anschließen, die das Gemeinsame haben, daß Männer von sogenanntem gutem Herzen schließlich zu Verbrechern geworden sind, nachdem

sie durch zu weit gehende Freigebigkeit gegen sogenannte gute Freunde ihre ökonomischen Verhältnisse zerrüttet hatten. Trunksucht und andere Laster fordern ihre Opfer vorzugsweise unter den ledigen Beamten, und wenn diese Kategorien weniger zur Criminalstatistik beitragen, so stellen sie der Disciplinarstatistik ein um so zahlreicheres Contingent.

Hin und wieder sind es an sich nicht unehrenwerthe Motive, die zum finanziellen Ruin führen und schließlich Kassendefecte zur Folge haben. In einem traurigen Falle der jüngsten Zeit waren die Geldverlegenheiten des betroffenen Beamten lediglich dadurch entstanden, daß er die überschuldete Erbschaft der Eltern nicht ausschlagen zu dürfen glaubte.

Auch sonst ist nicht immer von Jugend auf vorhandene Unwirthschaftlichkeit die Ursache der Geldnoth. Ein Beamter, der in späten Jahren zum zweiten Male geheirathet hatte, konnte sich weder entschließen, an den Ausgaben, die er bis dahin für die gute Erziehung seiner Kinder erster Ehe gehabt, noch an den Ausgaben für den neuen Hausstand zu sparen; bei ihm war der ganze Kassendefect die Folge eines ganz ungewohnten Geldmangels.

Mögen aber die Lebenslagen noch so unterschieden sein, mögen die einzelnen Umstände der verschiedenen Fälle die mannigfachsten Bilder und die mannigfachsten Verirrungen aufweisen: eine gemeinsame Wahrnehmung zieht sich durch alle diese Fälle hindurch. Mag die Noth, die zur Verübung von Kassendefecten führt, schließlich noch so groß sein, mögen im Gerichtssaal die Momente des Mangels und der Entbehrung mildernd in den Vordergrund treten, das unpartheiische Studium der Acten ergiebt als Regel, daß unverschuldete Noth nicht zum Verbrechen führt, und daß den Verbrechen älterer Beamten fast stets ein in hohem Grade unwirthschaftliches Verhalten, sei es im Ganzen, sei es bei einzelnen entscheidenden Gelegenheiten, vorausgegangen ist.

---

43. Der Geldverkehr der Post und die Deutsche Münzreform.

Vom Postsecretair Göpfert in Nordhausen.

Die fortschreitende Entwickelung des wirthschaftlichen Verkehrs unter den Menschen bedarf fortdauernd der Aufsuchung und Anwendung neuer Formen und Hülfsmittel, welche den steigenden Anforderungen desselben zu genügen vermögen. Der rohe Tauschhandel der Naturvölker wird zunächst durch die Anwendung eines allgemeinen Tauschmittels, des Geldes, befruchtet. Als solches werden in den ersten Stadien der Entwickelung die am meisten begehrten Güter, Roggen, Salz, Stücke Leder in Anwendung gebracht, von welchen allmählich ein Uebergang auf die für diesen Zweck geeignetsten Güter, die Edelmetalle, stattfindet.

Dem rapiden Anwachsen der Anzahl zu vermittelnder Geschäfte ist jedoch auch die Circulation des Geldes nicht mehr genügend; und es treten derselben ergänzend zur Seite die Creditformen des Wechsels, der Checks der Banken, die Anweisungen der Postanstalten. Den großen Welthandel der neueren Zeit vermitteln vorzüglich die ersteren Formen; die Zahlungsversprechen werden gegen einander

compensirt und nur der Schlußausgleich wird durch gemünztes oder ungemünztes Edelmetall bewirkt*).

Die Anweisungen der Postanstalten dienten bisher mehr dem kleineren Verkehre, doch dürfte auch diese Verkehrsform noch einer bedeutenderen Entwickelung entgegengehen.

Der Transport des Geldes in natura ist mit vielfachen Unzuträglichkeiten verknüpft und nur bei den auf niederen Culturstufen stehenden Völkern wird derselbe noch in vollem Umfange in Anwendung gebracht**). Die Verpackung von Geld in Briefen und Packeten rc. und die Versendung entzieht dasselbe je nach der Länge der Beförderungsstrecke für längere oder kürzere Zeit seiner eigentlichen Bestimmung, der Vermittelung von Waarenumsätzen, und bedingt daher eine Vermehrung der für ein bestimmtes Land nöthigen Geldmenge. Die Deutsche Post beförderte im vorigen Jahre in runder Summe 4000 Mill. Thaler, wovon allerdings ein Theil in Werthobjecten bestanden hat, welche nicht in den engeren Begriff »Geld« fallen, wogegen aber auch beträchtliche Summen durch den herrschenden Brauch, nicht den vollen Inhalt der Sendungen zu declariren, der Statistik entgangen sind. Rechnet man die durchschnittliche Dauer der Einschließung der einzelnen Geldbeträge zwei Tage, so würde die Geldmenge, welche durch den Deutschen Postgeldversandt in natura fortdauernd absorbirt wird, auf 20 bis 30 Mill. Thaler veranschlagt werden müssen.

Der Geldtransport in natura setzt ferner die eingeschlossenen Werthe allen Fährlichkeiten der Reise aus, sei es der Gefahr gänzlicher Vernichtung bei Eisenbahn- und Postunfällen, sei es der des Ueberganges in widerrechtlichen Besitz bei Beraubungen der Posten oder bei sonstigen durch den Transport erleichterten Verlustfällen. In jedem Falle wird entweder der absendende oder der den Transport bewirkende Theil den Verlust zu tragen haben. Zum Schutze gegen derartige Verluste muß die Verwaltung kostspielige Gelasse nicht nur bei den Postanstalten selbst, sondern auch in den zum Transport dienenden Behältnissen unterhalten und ein weitverzweigtes Aufsichtssystem organisiren, dessen Wirkung bei der Eigenartigkeit des Transportwesens mit wechselnden Transportmitteln und bei dem rastlosen Fortgange desselben, ohne Rücksicht auf den Wechsel der Tageszeiten und der Witterung, vielfach gelähmt ist. Wenn trotzdem nur ein verschwindend geringer Procentsatz der beförderten Werthe das Verlustconto der Verwaltung belastet, so ist dies vorzüglich den wohldurchdachten Dienstvorschriften zu danken, welche eines-

---

*) Nach Held wird in London täglich ein Umsatz von 30 bis 50 Mill. Pfd. Sterl. durch Checks vermittelt, welche die Commis der Banken im sogenannten clearing-house gegen einander abgleichen. Der in Baar zu zahlende Saldo beträgt dagegen nur ½ bis 1½ Mill. Pfd. Sterl.

**) Ein Beispiel förmlicher Massentransporte baaren Geldes in der Jetztzeit findet sich in: »Stephan, das heutige Aegypten«, woselbst es unter Bank und Münze, Seite 249, heißt: Es ist ganz merkwürdig, wie schwer sich der Araber, ein sonst so guter Handelsmann, an Banknoten, Wechsel, überhaupt an die ideellen Circulationsmittel gewöhnt. Der Begriff des Papiergeldes will ihm ganz und gar nicht in den Sinn, freilich das Buch des Propheten kennt keine Schuldverschreibungen.

Kaum wird man es glauben, aber ich habe mich aus den authentischen Nachweisungen persönlich davon überzeugt, daß allein von Alexandrien ab jährlich mehrere Monate lang, wenn die Ernten eben stattgefunden haben und der Handel am lebhaftesten ist, jeden Tag 4 bis 8 Millionen Piaster, das ist 266,600 bis 533,300 Thlr., baares Geld in Beuteln, Rollen, Packeten u. s. w. an Privatpersonen in die Provinzen gesandt werden.

theils die Anzahl der Verlustfälle einschränken, anderentheils aber das Material liefern, den schuldigen Beamten die Ersatzpflicht aufzuerlegen.

Der durch den Wechsel der Transportmittel bedingte häufige Wechsel derjenigen Personen, welchen das Gewahrsam der Geldsendungen obliegt, veranlaßt ferner einen bedeutenden Aufwand von Zeit und Kraft. Die Ueberweisung der Geldsendungen, selbst derjenigen mit den geringsten Werthbeträgen, kann immer nur gegen Quittung von Hand zu Hand erfolgen. Der Expeditionsdienst im Postwesen wird daher durch den Geldversandt auf Kosten des Briefverkehrs schwerfällig gemacht.

Ganz anders gestalten sich die Verhältnisse im Anweisungsverkehre. Die Anweisung bildet nur einen Gegenstand der Abrechnung, das dazu verwendete Geld fließt dagegen vielleicht schon nach wenigen Stunden wieder aus der Postkasse und hat bereits zur Vermittelung einer Anzahl neuer Waarenumsätze gedient, ehe jenes seiner Haft im Geldbriefe entnommen werden kann. Der Versandt der Anweisungskarte erfordert nicht mehr Zeit- und Kraftaufwand als der einer Postkarte; der Verlust oder die Vernichtung jener Karte während des Transports hat nicht auch die Vernichtung des Geldes zur Folge. Das letztere verbleibt, soweit es nicht alsbald für Auszahlungen wieder abfließt, in den Werthgelassen der Annahmestellen und bedarf keiner weiteren Sicherheitsmaßregeln als derjenigen, welche die Verwaltung von Kassengeldern überhaupt erfordert. Neben der umfangreichen Abgleichung von Zahlungen zwischen verschiedenen Orten werden durch die Anweisungsform oft auch innerhalb eines Ortes weitere Zusammenfassungen und Abgleichungen von Zahlungen bewirkt, wenn, wie dies oft geschieht, größere Handlungshäuser die Anweisungen mehrere Tage sammeln und alsdann gleichzeitig präsentiren oder auch neue Einzahlungen darauf in Abrechnung bringen lassen.

Die Postanweisung wird somit durch die einheitliche Verwaltung der Post zu einem großartigen Abgleichungsmittel, welches in seiner Wirkung selbst durch das bedeutende Skontrirungssystem in den clearing-houses von London und New-York nicht erreicht wird, ein Mittel, um die drei wichtigen Factoren im wirthschaftlichen Verkehr: Zeit, Geld und Kraft, zu sparen.

Es muß daher befremden, daß die Anweisungsform immerhin nur beschränkte Anwendung gefunden hat.

Die Erklärung dieser Erscheinung liegt für Deutschland vorwiegend in den bestehenden Geldverhältnissen. Schon die Silberwährung an sich setzt der Anweisungsform hinsichtlich des zulässigen Maximalbetrages eine niedrige Grenze. Die Ein- und Auszahlung eines Betrages von mehreren Hundert Thalern in den vorwiegendsten Münzstücken von je einem und zwei Thalern nimmt längere Zeit in Anspruch und erschwert die Kassengeschäfte. Die herrschende Silberwährung bedingte also die Beschränkung des Anweisungsverfahrens auf niedrige Beträge.

Der Geldverkehr pro 1872 zeigt jedoch, daß auch von den Geldsendungen mit niedrigen Beträgen noch eine große Anzahl in natura übermittelt worden sind. Neben 12,013,970 Postanweisungen wurden in dem genannnten Jahre 7,634,268 Geldbriefe rc. *) mit Beträgen bis zu 50 Thlr. befördert. Es sind

*) Hierin und in den noch folgenden statistischen Angaben sind die portofreien Geldsendungen nicht mit enthalten.

dies 38,85 pCt. der gesammten beförderten Geldsendungen bis zu dem genannten Betrage. Diese Erscheinung ist neben dem jetzigen, für Beträge über 25 Thlr. ungünstigen Tarife auf dieselben Ursachen zurückzuführen und zwar besonders in dem Umlaufe der Noten der verschiedensten Banken ꝛc. und der Kassenscheine der einzelnen Deutschen Staaten und Städte zu suchen. Jenen Scheinen wird, sobald sie die engere Grenze ihrer Heimath, in welcher sie als legitime Landeskinder natürlich des besten Rufes sich erfreuen, überschreiten, die bezeichnende Benennung »wilder Kassenschein« beigelegt.

Das zweifelhafte Verdienst aber, jene Circulationsmittel eben zu wilden Kassenscheinen gemacht, d. h. über die Grenzen ihrer Heimath hinaus befördert zu haben, gebührt vorwiegend dem Geldbriefe. Bei den Zahlungen von Hand zu Hand hütet sich Jeder, die wilden Kassenscheine anzunehmen, der Bankier tauscht dieselben nur gegen ein Agio um, die Post weist sie bei den Einzahlungen zurück und so bleibt nur der Geldbrief, welcher dieselben in Umlauf bringt*). Somit ist das Geldbrief-Institut der Canal geworden, welcher den verschiedenen Deutschen Papierwerthzeichen die Umlaufsfähigkeit verliehen hat. Die vortheilhafte Form der Postanweisung konnte unter diesen Verhältnissen nicht in durchgreifendem Maße zur Geltung kommen.

Diesen ungünstigen Zuständen der Deutschen Circulationsmittel setzt das neue Münzgesetz eine Grenze; mit der Durchführung dieses Gesetzes wird auch der Geldversandt neue Gestaltung gewinnen und die Anweisungsform zu einer größeren Bedeutung gelangen.

Die Bestimmungen des Münzgesetzes sind durch die Verhandlungen des Reichstages hinreichend bekannt geworden, so daß hier auf dieselben Bezug genommen werden kann. Für die vorliegende Frage kommen vorzugsweise in Betracht:

1. die Einführung der Mark als Rechnungseinheit und die durchgeführte Decimaltheilung,
2. der Uebergang zur Goldwährung,
3. die Einziehung des Papiergeldes der Einzelstaaten und die Beschränkung der Banknoten auf Beträge von 100 Mark und darüber.

Zunächst ist es die für das gesammte Deutsche Postgebiet in Anwendung kommende Rechnungseinheit der Mark, welche im Verein mit der durchgeführten Decimaltheilung den Postanweisungsverkehr erleichtert und die bereits angebahnte Decentralisation des Rechnungsgeschäftes wesentlich begünstigt. Die Reduction der Beträge derjenigen Anweisungen, deren Abgangs- und Bestimmungsort verschiedenen Währungsgebieten angehörte, hat bisher nicht allein viel Arbeit in Anspruch genommen, sondern auch das Abrechnungsgeschäft unsicher gemacht und die Differenzen vermehrt.

Die ad 2 und 3 in Betracht kommenden Bestimmungen des Münzgesetzes bieten jedoch dem Anweisungsverkehre noch weitergehendere Vortheile.

---

*) Eine ähnliche Erscheinung zeigt neuerdings die Circulation der Oesterreichischen Silbergulden. In Folge der Werthverminderung dieser Münzen ist die Post seit einigen Wochen mit Geldpacketen förmlich überschwemmt, da ein Jeder dieselben so schnell als möglich loszuwerden sucht.

An die Stelle der jetzt vorwiegendsten Silbermünze, des Thalers, wird das 20-Markstück treten und die neuen Silbermünzen werden nur als Scheidemünze*) zu dienen haben. Diese Absicht spricht sich auch in den Artikeln 4 bz. 9 des Münzgesetzes aus, nach welchen die auszuprägenden Silbermünzen den Betrag von 10 Mark pro Kopf der Bevölkerung nicht übersteigen sollen, und Niemand verpflichtet ist, Reichs-Silbermünzen im Betrage von mehr als 20 Mark in Zahlung anzunehmen. Der größte Theil aller Zahlungen wird mithin in Gold bewirkt werden, zumal auch nach der unter 3 angegebenen Bestimmung der Umlauf der Papierwerthzeichen wesentlich beschränkt wird. Durch die entscheidende Goldmünze, das 20-Markstück, läßt sich aber mit der gleichen Anzahl Münzstücke, als die Darstellung des jetzigen Maximalbetrages für Postanweisungen = 50 Thlr. erfordert, ein weit höherer Betrag als bisher, nämlich $50 \times 20 = 1000$ Mark, darstellen. Dieser Betrag würde mithin den der Goldwährung entsprechenden zulässigen Maximalbetrag für Postanweisungen ergeben, da auch die Ausprägung von Goldmünzen zu 10 und 5 Mark die Möglichkeit der Darstellung entsprechend niederer Beträge in wenigen Münzstücken bietet. Für den Versandt in natura sind die Goldstücke dagegen wenig geeignet. Die Verpackung einzelner Goldstücke ist zwar auch im Briefe möglich, doch die erforderliche Einklemmung in Pappstreifen ist sehr zeitraubend und verhindert trotzdem nicht immer ein durch das hohe specifische Gewicht des Goldes und die schmale schneidige Fläche der kleineren Goldmünzen begünstigtes Durchschlagen der gebrochenen Seiten des Briefes, wodurch Verluste und umständliche Untersuchungen hervorgerufen würden.

Der Geldbrief ist neben dem Packete jedoch immer noch die bequemere Versandtform. Welch unangenehme Erschwerung des Dienstbetriebes würde dagegen entstehen, wenn die Post mit jenen kleinen Goldröllchen überschwemmt würde, welche dem practischen Postbeamten beispielsweise als Sendungen aus der Schweiz, einem Lande der Doppelwährung bisher schon in unangenehmer Erinnerung sind.

Das Papiergeld und das Notenwesen regelt der Artikel 28 des Münzgesetzes**). Die zweite Lesung des Gesetzes hatte auch die Einführung von Reichspapiergeld mit dem Minimalbetrage von 100 Mark festgesetzt, die dritte Lesung führte jedoch die Streichung jener Bestimmung herbei, um überhaupt die Frage wegen Einführung von Reichspapiergeld für spätere Zeit noch offen zu lassen. Die Nothwendigkeit der Wiedereinführung von Papiergeld über niedrigere Beträge als 100 Mark wurde besonders dadurch begründet, daß das Publicum wegen der gewöhnten Formen des Postgeldversandtes diese Zahlungsmittel nicht entbehren

*) Ageordneter Dr. Buhl, Sitzung vom 17. November 1871: »Bei der jetzigen Entwerthung des Geldes läßt sich annehmen, daß das Markstück die entscheidende Scheidemünze und das 20-Markstück die entscheidende Goldmünze sein werde.«

**) Der betr. Artikel lautet wörtlich: Bis zum 1. Januar 1876 sind sämmtliche nicht auf Reichswährung lautende Noten der Banken einzuziehen. Von diesem Termine an dürfen nur solche Banknoten, welche auf Reichswährung in Beträgen von nicht weniger als 100 Mark lauten, in Umlauf bleiben oder ausgegeben werden. Dieselben Bestimmungen gelten für die bis jetzt von Corporationen ausgegebenen Scheine.

Das von den einzelnen Bundesstaaten ausgegebene Papiergeld ist spätestens bis zum 1. Januar 1876 einzuziehen und spätestens 6 Monate vor diesem Termine öffentlich aufzurufen. Dagegen wird nach Maßgabe eines zu erlassenden Reichsgesetzes eine Ausgabe von Reichspapiergeld stattfinden. Das Reichsgesetz wird über die Ausgabe und den Umlauf des Reichspapiergeldes, sowie über die den einzelnen Bundesstaaten zum Zwecke der Einziehung ihres Papiergeldes zu gewährenden Erleichterungen die näheren Bestimmungen treffen.

könne. Bei der jetzt überwiegenden Versendung des Geldes in natura ist der angeführte Grund allerdings stichhaltig. Wenn Noten und Kassenscheine über Beträge von weniger als 100 Mark nicht vorhanden sind, so ist die Möglichkeit eines derartigen Versandtes nicht nur für Beträge unter 100 Mark, sondern überhaupt für die meisten der bisherigen Geldsendungen, von denen nur 7,7 pCt. Beträge über 500 Thlr. = 1500 Mark enthielten, unthunlich oder doch sehr erschwert, weil die in jedem Falle 100 Mark übersteigenden Beträge in Münzstücken dargestellt werden müßten, die sich, wie wir bereits erörtert haben, zum Versandt in Geldbriefen nicht eignen. Der angeführte Grund für die Ausgabe von Reichspapiergeld über niedrigere Beträge als 100 Mark wird dagegen hinfällig, wenn man in Erwägung zieht, daß die durch das Münzgesetz umgestalteten Circulationsmittel in Deutschland überhaupt nothwendig dahin führen werden, daß die Uebermittelung des größten Theils der jetzt in natura versandten Gelder durch Anweisung erfolgen wird, und daß für die Vermittelung des Anweisungsverkehrs die Kassenscheine über niedrige Beträge völlig entbehrlich sind.

Die Reinigung des Deutschen Geldmarktes wird sich in wenigen Jahren vollzogen haben. Die wilden Kassenscheine werden verschwinden und zu den Baarzahlungen an den Postschaltern wird immer eine hinreichende Menge kassenmäßigen Geldes vorhanden sein. Nach den Ausführungen des Abgeordneten Bamberger in der Rede vom 13. Juni 1872 berechnete sich im Jahre 1871 die Gesammtsumme der umlaufenden Zahlungsmittel in groben Zahlen auf 950 Millionen Thaler*). Da angenommen werden kann, daß das umlaufende Silber- und Staatspapiergeld durch Gold, bz. Reichspapiergeld, in gleichen Beträgen, als bisher in Umlauf war, ersetzt wird und die Noten der Königlich Preußischen Bank auch ferner an den Zahlungsstellen der Post verwendet werden können, so würden in Zukunft nur 8,5 pCt. der gesammten Zahlungsmittel, nämlich die auf Beträge von 100 Mark und darüber beschränkten Noten der übrigen Deutschen Banken, von der Verwendung für Einzahlungen auf Postanweisungen ausgeschlossen sein. — Der practische Geschäftsmann, der dem Grundsatze »Zeit ist Geld« in vollem Maße huldigt, wird gern die Form der Anweisung wählen, um einige kostbare Stunden Zeit, die ihm die Verpackung einer Anzahl Geldsendungen kostet, zu sparen, wenn in seiner Kasse die genügende Menge legales Geld vorhanden ist.

Der Einfluß der Deutschen Münzreform auf den Geldversandt läßt sich demnach in folgendem Satze zusammenfassen:

Die nach den Bestimmungen des Münzgesetzes umgestalteten Deutschen Circulationsmittel beseitigen die der Anweisungsform bisher entgegenstehenden Hindernisse, eignen sich dagegen weniger zum Versandt in natura; sie ermöglichen ferner die Erhöhung des zulässigen Maximums für Postanweisungen und werden in Zukunft die Vermittelung des überwiegendsten Theiles des Geldverkehrs der Post durch die Anweisungsform gestatten.

Es wird im eigenen Interesse der Postverwaltung liegen, die Wirkung des Münzgesetzes nutzbar zu machen. Es ist bereits oben ausgeführt worden, daß

---

*) 537 Millionen Thaler grobes Silber,
55 » » Staatspapiergeld,
276 » » Noten der Preußischen Bank,
81 » » Noten der Privatbanken,

Sa. 949 Millionen Thaler.

der Einführung der Goldwährung die Erhöhung des Maximums für Postanweisungen auf 1000 Mark entspricht*). Der größte Theil der beförderten Sendungen enthält Summen bis zur Höhe des bezeichneten Betrages. Von den im Jahre 1872 beförderten Geld- und Werthsendungen enthielten:

87 pCt. oder 12,076,025 Stück Beträge bis 300 Thlr. und nur
13 » oder 1,804,463 Stück Beträge über 300 Thlr.

Es enthielten mithin $\frac{7}{8}$ aller Geld- und Werthsendungen Beträge unter 1000 Mark.

Unter Einwirkung eines geeigneten Tarifs wird es möglich sein, jene 12 Millionen Sendungen, soweit dieselben Geld enthielten, allmählich in den Postanweisungsverkehr überzuführen.

Für die Versendung courshabender Papiere wird der recommandirte Brief schon jetzt mehr und mehr in Anwendung gebracht, da der Verlust jener Besitztitel für geringe Kosten zu ersetzen ist. Die Präsentation von Coupons zur Einlösung an den Zahlungsstellen wird durch das Postmandat bewirkt. Der Geldbrief dürfte mithin in einiger Zeit auch in Deutschland eine veraltete Form sein; die Entziehung seines alten Privilegiums der fünf Siegel kann ihm zum verhängnißvollen Wahrzeichen werden.

Für den Dienstbetrieb würde eine bedeutende Verminderung der Geldsendungen von wesentlichem Vortheil sein.

Der Wegfall der Umspedition bei vielen Postanstalten, welche größtentheils in die Nachtzeit fällt, die Entlastung der ambulanten Büreaus würde für den nach den bisherigen statistischen Ermittelungen in einem Zeitraume von 8 bis 10 Jahren sich verdoppelnden Briefverkehr viele Kräfte frei machen, welche der bereits organisirte Anweisungsverkehr selbst bei der in Aussicht stehenden Steigerung nicht in gleichem Maße in Anspruch nehmen würde.

Allerdings wird auch das Anweisungsverfahren, wenn es den erhöhten Anforderungen genügen soll, weiterer Reformen bedürfen.

Insbesondere wird auf eine möglichst rasche Ausgleichung der Zahlungsmittel zwischen den Zuschuß erfordernden und Ueberschuß abliefernden Postanstalten hinzuwirken sein, um das erforderliche Betriebscapital nicht unverhältnißmäßig zu erhöhen. Die Vermittelung der Ober-Postkassen erscheint hierbei als eine zu umständliche, weil die Zahlungsmittel zu weite Wege zu durchlaufen haben. Es

*) Hinsichtlich des Maximums für Postanweisungen sind die Postverwaltungen verschiedener Europäischer Länder der Deutschen Postverwaltung bereits vorausgeeilt. Von den uns bekannt gewordenen nennen wir:

1) Portugal (Goldwährung).
Das Maximum für Postanweisungen beträgt 100,000 Reïs = 628 Frcs.
2) Belgien (Doppelwährung).
Das Maximum für Postanweisungen beträgt 1000 Frcs.
3) Die Schweiz (Doppelwährung).
Das Maximum für Postanweisungen beträgt 500 Frcs.
4) Oesterreich (Silberwährung).
Das Maximum für Postanweisungen beträgt im Verkehr zwischen den 80 größten Postorten 1000 Fl., für Postanweisungen nach Wien und Pesth sogar 5000 Fl.

In England, Württemberg und Bayern ist dagegen das Maximum für Postanweisungen nur um einen geringen Betrag höher, als im Reichs-Postgebiete.

dürfte dem Zwecke weit mehr entsprechen, wenn jene Kreise, in denen sich diese Zahlungsmittel zu bewegen haben, unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse enger gefaßt werden. Erfahrungsmäßig sind nämlich in den kleineren Landstädten die Einzahlungen vorherrschend, während in größeren Städten und stark producirenden Fabrikorten die auszuzahlenden Beträge überwiegen. Die ersteren Orte beziehen ihre Producte aus der nahegelegenen größeren Kreisstadt, die kleinen Zahlungen fließen daselbst durch Vermittelung der Einzahlung in die Kassen der Fabrikanten oder größeren Geschäfte, und werden zu größeren Beträgen behufs Ankaufs der Rohmaterialien oder zu Engrosankäufen angesammelt, gelangen mithin nicht wieder als Einzahlungen in die Postkasse. Die natürliche Folge ist, daß jene Städte in der Regel Zuschüsse bedürfen, die erst wieder von der Ober-Postkasse bezogen werden müssen, während die umliegenden kleineren Postanstalten ihre Ueberschüsse nach der entfernten Ober-Postkasse absenden.

Dieser Ausgleich würde weit schneller bewirkt werden können, wenn in jenen Orten Kreiskassen für den Anweisungsverkehr errichtet würden, welchen alsdann die umliegenden Postanstalten zuzuweisen wären. Diese Kreiskassen würden sich durch tägliche Berichte der letzteren Postanstalten über die vorhandenen Baarmittel jederzeit unterrichtet halten, und weit durchgreifender auf die ausgiebige Verwendung derselben hinwirken können, als die Ober-Postkassen. Im Zusammenhang damit würden die Kreiskassen auch die Abrechnungsgeschäfte der zugeordneten Postanstalten im Anweisungsverkehre zusammenzufassen haben und unter einander in Abrechnung treten. In die Abrechnung mit der Ober-Postkasse würden dagegen nur Anweisungen über die am Monatsschluß verbleibenden Saldobeträge aus den gegenseitigen Abrechnungen der Kreiskassen unter einander übergehen, wodurch die vollständige Decentralisation des Abrechnungsgeschäftes herbeigeführt würde.

Vorstehende Andeutungen können selbstverständlich erst durch das Ergebniß eingehender Beobachtungen des Anweisungsverkehrs festere Gestalt gewinnen, für welche uns das Material nicht zu Gebote steht.

Ein den gesammten kleineren Zahlungsverkehr umfassendes Anweisungsverfahren würde nicht allein dem Postdienstbetriebe zu Gute kommen, sondern auch auf die Geldcirculation im Allgemeinen von günstigem Einfluß sein.

Wie die Einführung der Goldwährung der höheren Culturstufe des Deutschen Verkehrs entspricht, so ist die Anweisung die vorgeschrittene Form des Geldversandtes. Durch das Münzgesetz werden die geeigneten Zahlungsmittel beschafft, durch ein gut organisirtes Anweisungsverfahren wird die Circulation der Zahlungsmittel geregelt und ein Canalsystem für den Geldumlauf geschaffen, welches, während die Zahlungen selbst in unbegrenzter Ferne sich vollziehen, das Geld nur in engeren Kreisen circuliren läßt und immer aufs Neue in den Kleinverkehr zurückdrängt. Dadurch wird aber sowohl der Einwirkung von Schwankungen im großen Geldmarkte auf den Kleinverkehr, als auch dem zu befürchtenden Abfluß des neubeschafften Deutschen Goldes nach dem Auslande wirksam gesteuert.

---

44. Auszug aus den Verhandlungen der 36. Generalversammlung von Actionairen der Rheinischen Eisenbahngesellschaft in Cöln.

Ueber die Ergebnisse des Betriebsjahres 1872, die Finanzlage der Gesellschaft, den Stand der Neubauten u. s. w. wurde in der Generalversammlung zu Cöln am 29. Mai 1873 von dem Herrn Geheimen Commercien-Rath Mevissen, Namens der Direction, ausführlicher Bericht erstattet, aus dem wir Folgendes hervorheben:

»Das starke Anwachsen der Betriebskosten legt den Eisenbahnverwaltungen die Frage nahe, ob nicht durch Tarif-Erhöhung, insbesondere für Massengüter, ein Aequivalent für die Mehrkosten des Transports zu erzielen wäre. Wir haben uns bisher zu dieser sich aufdrängenden Frage negativ verhalten, in der Hoffnung, daß die Zustände der Gegenwart zum großen Theile nur schnell vorübergehende sein werden, dann auch, weil wir erst durch den definitiven Abschluß der Betriebsrechnung pro 1872 uns über den vollen Umfang des gegen frühere Jahre trotz möglichster Oeconomie erforderlich gewordenen Mehraufwandes im Betriebe unterrichtet haben.

Bei längerer Andauer der gegenwärtigen Verhältnisse werden wir jedoch zunächst eine Beschränkung der bisherigen extraordinairen Tarif-Reductionen auf den Rheinischen Linien in Erwägung nehmen müssen. Wir können uns nicht verhehlen, daß den auf mehr wie das Doppelte gestiegenen Preisen von Kohlen und Eisen gegenüber der Frachttarif für diese Artikel keineswegs mehr die frühere Bedeutung hat, ja, in vielen Fällen gänzlich bedeutungslos geworden ist. Ebensowenig können wir uns verhehlen, daß die die Betriebskosten steigernden erhöhten Gehälter und Löhne voraussichtlich, wenn nicht ganz, doch zum großen Theile, dauernd sein werden.

Wenn als Heilmittel gegen Steigerung der Betriebskosten, wie gegen Unzulänglichkeit des Materials, von vielen Seiten eine *bessere* Ausnutzung der vorhandenen Betriebsmittel als dringend indicirt und als bei einem vereinfachten Tarifsystem leicht zu realisiren angegeben wird, so haben wir bisher bei den Bahnen des Deutschen Eisenbahnvereins nur wahrnehmen können, daß vor Allem die Natur der Transportgegenstände, die Schnelligkeit des Transports, der Beladung und Entladung, das größere oder geringere Erforderniß, die Züge auf den Bahnhöfen neu zu rangiren, und die kürzere oder längere Strecke, welche die Transporte durchschnittlich durchlaufen, für die Ausnutzung der Wagen maßgebend sind. Das in jüngster Zeit als Heilmittel gepriesene Wagenraum-Tarifsystem wird in dieser Richtung nur eine sehr mäßige Einwirkung äußern können. So lange dasselbe nicht obligatorisch für alle Sendungen zur Geltung gebracht werden kann, werden diejenigen Güter, welche ihrer Natur nach nur in geringen Quantitäten in dem gegebenen Wagenraum untergebracht werden können, sowie die Güter aller kleineren Stationen, welche in ihrer Gesammtheit keinen Waggon im Tage füllen, den Eisenbahnverwaltungen vor wie nach als Normalgut aufgegeben werden. Nur

Stückgüter solcher Art, welche in Quantitäten von 200 Centnern in einem Wagen untergebracht werden können, werden in der Regel der Spedition anheimfallen und durch den Spediteur in vollen Wagenladungen zu einem gegen den bisherigen etwa um die Hälfte ermäßigten Satze verladen werden. Die sperrigen und solche Güter, von welchen nicht 200 Centner auf einem Wagen untergebracht werden können, sowie die Güter der weniger bedeutenden Stationen werden vor wie nach direct vom Versender aufgegeben werden.

Wir verkennen zwar nicht, daß in manchen Fällen die Spediteure durch Ansammeln und Zusammenladen schwerer und leichter Güter den gegebenen Wagenraum besser ausnutzen werden, als dies jetzt seitens der Eisenbahnverwaltungen direct geschehen mag. Sehr groß wird sich aber die Differenz schwerlich erweisen; und es stehen diesem Vortheile des Systems die schweren Nachtheile desselben sowohl für das Publicum wie für die Eisenbahngesellschaften, welche wir in unserem vorigjährigen Berichte bezeichneten, entgegen.

Wir befürchten, daß der Wagenraumtarif, wenn er erst längere Jahre in Kraft, den Spediteuren die Herrschaft über die Eisenbahngesellschaften zu großem finanziellen Nachtheile dieser, aber in nicht geringerem Grade zum Nachtheile des Güter versendenden Publicums, in die Hand geben, und daß eine vorübergehend durch das Interesse der Spedition gesteigerte Concurrenz der Eisenbahngesellschaften unter sich als Correctiv die Beseitigung dieser Concurrenz durch Verständigung unter den Staats- und Privatbahnen herbeiführen wird. Für die große Industrie und für Massengüter ist die Frage des Tarifsystems, wie wir im vorigen Jahre ausführten, zur Zeit direct ohne Bedeutung, da dieselbe in der Lage ist, regelmäßig in vollen Wagenladungen zu versenden. Für den Verkehr der kleinen Industrie, für den Kleinhandel, für den Privatmann, wie vor Allem für die weniger bedeutenden Stationen ist das Wagenraum-Tarifsystem, sobald dasselbe erst seine Consequenzen entwickelt haben wird, ein großer Rückschritt, und zwar ein Rückschritt, welcher entschieden der Tendenz der Gegenwart widerspricht. Indirect wird das System auf die Dauer auch die große Industrie und die Massengüter belasten, da die Eisenbahngesellschaften genöthigt sein werden, zur Deckung der Einbuße, welche ihnen dieses System in der Tarifirung werthvoller Gegenstände auferlegt, die Tarife für Massengüter zu erhöhen. Der Wagenraumtarif charakterisirt sich als eine Begünstigung für den Versender werthvoller Gegenstände, indem er den Tarif für die Beförderung der verschiedenen Waaren gleichstellt und nur den Modus der Beförderung, in offenen oder bedeckten Wagen, zur Basis des Tarifs nimmt. Daß diese Scheidung schwer durchzuführen sein wird und daß dieselbe namentlich der Corruption an allen Versandtstationen den weitesten Spielraum öffnet, haben wir bereits im Vorjahre ausgeführt. Wir können heute nur wiederholen, daß wir die bezeichneten Basen für den Gütertarif der Eisenbahnen für ganz unzureichend halten. Dieselben wurzeln in der Anschauung, daß nur die Kosten des Betriebes einer Eisenbahn bei Normirung der Tarife maßgebend sein dürfen. Diese Anschauung halten wir für eine durchaus irrige, weil in der Regel bei der Berechnung der Selbstkosten des Betriebes die Rente des auf den Bau der Eisenbahnen verwandten Capitals unberücksichtigt bleibt. Die Rente des auf den Bau der Eisenbahnen verwandten Capitals bildet jedoch bei allen Eisenbahnen, mögen dieselben vom Staate oder von Privaten betrieben werden, den Hauptfactor der Selbstkosten,

einen Factor, welcher für sich allein fast allen übrigen Factoren der Betriebskosten gleichkommt.

Die Preußischen Eisenbahnen haben im Jahre 1871 zu ihrer Herstellung im Durchschnitte ein Capital von 549,534 Thlrn. pro Meile erfordert, und für dieses Capital die gewiß nicht übermäßige Rente von im Durchschnitt 6,23 pCt., also von 38,508 Thlrn. pro Meile, erzielt. Von der Rente des aufgewandten Capitals abgesehen, haben die gesammten übrigen Betriebskosten auf den Preußischen Eisenbahnen im Jahre 1871 im Durchschnitt betragen 45,684 Thlr. pro Meile. Soll die Last der Rente des Capitals wahrhaft gerecht und gleichmäßig vertheilt werden, so kann nicht die specielle Leistung im Betriebe allein maßgebend sein; es kommt vielmehr vorzugsweise die relative Fähigkeit der zu befördernden Personen und Güter in Betracht, zu dieser Rente zu contribuiren, ohne die Entwickelung des Verkehrs zu hemmen. Der Werth der zu befördernden Waare tritt für den Gütertarif, die sociale Stellung und das Vermögen der zu befördernden Person tritt für den Personentarif in den Vordergrund. Der Wagenraumtarif, auf den Eisenbahnverkehr angewendet, gleicht dem Systeme einer auf nur zwei Klassen beschränkten Einkommensteuer. Wie ein solches Steuersystem die Reichen begünstigen würde, die eine höhere Steuer, ohne dieselbe irgendwie drückend zu empfinden, tragen können, auf Kosten der weniger Bemittelten, die bei einer einen bestimmten Grad übersteigenden Belastung den Druck sehr schmerzlich empfinden, ja, in ihrer Existenz gefährdet werden, so begünstigt der Wagenraumtarif die werthvollen Waarenklassen, bei welchen die Höhe der Fracht einen verschwindend kleinen Theil des Preises bildet, und für welche diese Höhe daher ganz irrelevant ist, auf Kosten der Massengüter, deren Production und Transportfähigkeit wesentlich durch die Höhe der Fracht bedingt ist, und bei welchen die Fracht den Haupttheil des Preises am Consumtionsorte bildet.

Ein principiell richtiger Tarif für Eisenbahnen müßte nach der vorstehenden Ausführung gleichmäßig auf den Kosten des Transports basiren und gleichmäßig auf dem Werthe der Waaren resp. auf der Fähigkeit der Transportgegenstände, ohne Beschränkung der Production und des Verkehrs zu der für das auf die Eisenbahnen verwandte Capital aufzubringenden Rente zu contribuiren. Bei der Aufstellung der Gütertarife würde principiell noch in einem weit höheren Maße, als dies bisher der Fall, der Werth der zu befördernden Waaren den entscheidenden Factor bilden müssen. Wenn diese Grundsätze der Tarifirung fast überall in der Praxis nur eine beschränkte Anwendung gefunden haben, so liegt dies an der praktischen Unzweckmäßigkeit der streng principiellen Durchführung derselben resp. an der eine solche Durchführung vielfach durchkreuzenden und einschränkenden Concurrenz und in der aus dem Princip resultirenden zu großen Complication der Tarife. Die letztbezeichneten Momente haben schon successive für die Gütertarife eine Beschränkung der Tarifklassen herbeigeführt und werden auch fortan auf ein weiteres Nivellement in der Classification mächtig hinwirken. Die rationelle Entwickelung des Tarifsystems auf den Deutschen Eisenbahnen wird unseres Erachtens zunächst wahrscheinlich die Beförderung bestimmter Waaren ausschließlich als Eilgut, und erhöhte Prämien für Werthversicherung, verbunden bei Stückgütern mit obligatorischer Werthdeclaration, herbeiführen. Die Vereinfachung und größere Uebereinstimmung in der Classification hat in letzter Zeit zwar Fortschritte gemacht, jedoch nicht so

rasch, wie dies wünschenswerth wäre. Noch immer steht dem in gewissen Schranken vollberechtigten Verlangen nach Einfachheit und leichter Uebersichtlichkeit der Tarife die im Deutschen Charakter tief eingewurzelte Neigung zur Trennung und selbstständigen Entwickelung mit überwiegender Macht entgegen. Werden die Gesammt-Resultate des Deutschen Eisenbahnbetriebes mit dem Eisenbahnbetriebe in anderen Staaten verglichen, so werden jedoch, wie wir glauben, trotz des vorbezeichneten Mangels die Lichtseiten die Schattenseiten desselben weit überwiegen. Eine gesetzliche Regelung der Tarife der Eisenbahnen, sei es durch das Reich, sei es durch die Einzelstaaten, würde bald zu einer Lähmung der vorwärts treibenden Kräfte führen und für eine gesunde Entwickelung des Deutschen Eisenbahnwesens weit gefährlicher werden, als der zur Zeit bestehende Mangel an Einfachheit und Uebersichtlichkeit der Tarife.

Ein sehr bedeutender Schritt zu einer Vereinfachung des Eisenbahntarifs ist indirect so eben gethan worden durch die Novelle zum Posttarif, welche für alle Sendungen bis zu 10 Pfd. den gleichen Satz von 2½ Sgr. bis zu 10 Meilen, und von 5 Sgr. für jede weitere Entfernung, vom 1. Januar 1874 ab einführt. Würde dieses System von 10 zu 10 Pfd. progressiv mit Vermehrung der Tarif-Abstufungen bei Entfernungen über 25, 50, 100 und 150 Meilen auf die Versendung von Stückgütern bis zu 100 Pfd. ausgedehnt, so würde der Gedanke, den wir in unserem vorigjährigen Berichte anregten, zum größten Theile seine Verwirklichung finden. Das Stückgut würde dann vorzugsweise durch die Post, welcher zahlreiche Organe zur Expedition desselben zu Gebote stehen, zu einem einfachen und für alle Versender und Empfänger gleichen Tarife befördert, die Verwaltungen der Eisenbahnen würden wirksam entlastet, und dem Publicum würden Sicherheit und Schnelligkeit in hohem Maße gewährleistet sein. Die Durchführung dieser, wie wir glauben, rationellen Reform im Transporte der Stückgüter bis zu 100 Pfd. ist bedingt durch die Einführung besonderer täglichen Eilgüterzüge auf den Hauptbahnen und durch eine beiderseitig entgegenkommende Verständigung zwischen der Postverwaltung und den Eisenbahnverwaltungen in Bezug auf den Seitens der ersteren den letzteren für die Beförderung von Stückgütern zu gewährenden Tarif. Wir verkennen keinen Augenblick, daß der Reichs-Postverwaltung durch die Uebernahme der Beförderung des Stückgutes bis zu 100 Pfd. eine sehr bedeutende Mehrarbeit, eine wesentliche Ausdehnung des bisher schon so ausgedehnten Wirkungskreises, zuwachsen würde; dagegen halten wir das zu erzielende Resultat auch sehr erheblicher Anstrengung werth und sehen in demselben nur eine naturgemäße Erweiterung der Basis, auf welcher es bisher der Deutschen Reichspost gelungen ist, durch eine das ganze Land und namentlich auch die weniger verkehrsreichen Theile desselben mit gleicher Sorgfalt umfassende Beförderung von Personen und Gütern größere Leistungen im öffentlichen Interesse zu erzielen als dies unseres Wissens der Staats-Posteinrichtung bisher in irgend einem anderen Staate gelungen ist.

Außer durch eine vielleicht einer nicht zu fernen Zukunft vorbehaltene Weiterentwickelung der jüngsten Novelle zum Posttarif, würde eine größere Einfachheit und Uebereinstimmung in der Classification zunächst noch dadurch erzielt werden

können, daß innerhalb des großen Deutschen Eisenbahnvereins als Unterabtheilung ein Verein sämmtlicher Eisenbahnen des Deutschen Reichs sich bilden und in Bezug auf Classification, wie in Bezug auf manche andere Fragen des Betriebes, eine für alle Glieder des Vereins gültige Entscheidung durch Stimmenmehrheit von drei Vierteln der Stimmen der vertretenen Privatbahnen herbeiführen würde. Wir glauben, daß gerade auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens der Selbstverwaltung der Gesellschaften ein weiter Spielraum und die stetige Möglichkeit rascher, dem sich geltend machenden Bedürfniß entsprechender, Modification gefaßter Beschlüsse und getroffener Einrichtungen gewahrt bleiben muß, wenn die Aufgabe gelöst werden soll, mit möglichst geringem Aufwande an Betriebskosten möglichst hohe Leistungen zu erzielen.

Soll die Selbstverwaltung der Deutschen Privat-Eisenbahnen fortan ungeschmälert erhalten werden, so ist es an der Zeit, die bisherige Organisation des Deutschen Eisenbahnvereins in Bezug auf die dem Deutschen Reiche angehörigen Eisenbahngesellschaften zu ergänzen resp. zu modificiren, und künftig das bisherige Erforderniß der freien Uebereinstimmung aller Glieder des Vereins für die Gültigkeit eines Vereinsbeschlusses fortfallen zu lassen.

Die Deutschen Privat-Eisenbahngesellschaften können und werden nur dann dem lauter und lauter erschallenden Rufe nach Staatsbahnen und nach Verwaltung der Eisenbahnen durch den Staat, welchen Ruf wir für eines der das Gemeinwohl arg bedrohenden Losungsworte der Gegenwart halten, mit Erfolg dauernd widerstehen, wenn sie in der Lösung ihrer Aufgaben nicht hinter den Staatsbahnen zurückbleiben, sondern diese Lösung wo möglich im engen Bunde mit denselben anstreben.

Das finanzielle Interesse der Staaten schützt die Privatbahnen dagegen, daß die Verwaltungen der Staatsbahnen, extremen und einseitigen Wünschen und Anschauungen huldigend, die finanzielle Seite zu sehr außer Acht lassen und dem steuerzahlenden Publicum zu schwere Opfer zu Gunsten des verkehrtreibenden Publicums auferlegen werden. Auch die Verwaltungen der Staatsbahnen werden, im Verein mit den Verwaltungen der Privatbahnen und durch gemeinsamen freien Beschluß, zu allen wünschenswerthen Neuerungen und Verbesserungen leichter und erfolgreicher die Initiative ergreifen können, als wenn diese Verbesserungen vorzugsweise an den Fortschritt der Gesetzgebung im Deutschen Reiche oder in den Einzelstaaten gebunden werden.

Eine Vereinfachung der Tarife und eine leichtere Uebersichtlichkeit derselben würde schon in etwas dadurch gefördert werden können, daß auf dem Verwaltungswege die Eisenbahngesellschaften angehalten würden, eine Sammlung der jeweilig geltenden Local- und Verbandstarife jedem Interessenten in gedruckten Exemplaren zu einem sehr mäßigen, als Maximum 5 Sgr. nicht übersteigenden Satze zur Verfügung zu stellen. Schon die Kosten der Publication und die den verschiedenen Organen der Eisenbahnverwaltungen in jedem Augenblicke vor Augen tretende übertriebene Complication des jetzt geltenden Systems würden zu einer Remedur führen.

Am wirksamsten aber wird es sein, wenn das Preußische Handelsministerium, nachdem es die Bedingungen und die Grenzen der wünschenswerthen Vereinfachung der Classification durch umfassende Erörterungen in seinem Schooße klar gestellt haben wird, durch geeignete Organe darauf hinwirkt, daß zunächst die Preußischen

Eisenbahnverwaltungen einer als so zweckmäßig wie wünschenswerth erkannten Reform der divergenten Classification der Güter freiwillig Raum geben«. — —

Nachdem sodann der Arbeiten zur Vervollständigung des Schienennetzes und der sonstigen Bauten der Rheinischen Eisenbahn Erwähnung geschehen, fährt der Bericht, wie folgt, fort:

»Dem erfreulichen Resultate der Bauausführung auf der Eifelbahn werden voraussichtlich weniger erfreuliche Resultate in Bezug auf die noch im Bau begriffenen übrigen Linien gegenüberstehen.

Namentlich gereicht die Verzögerung, welche die Feststellung der Pläne für die Bahnen von Wattenscheid nach Dortmund-Hoerde und von Troisdorf nach Speldorf erfahren hat, der Rheinischen Eisenbahngesellschaft zum empfindlichsten Nachtheile. In Folge der so überaus günstigen Conjunctur für die Production von Kohlen und Eisen sind in den Städten des Ruhr-Reviers die Preise des Grundeigenthums auf eine Höhe emporgeschnellt, welche alle Voranschläge über den Haufen wirft. Für die vier Meilen lange Strecke von Wattenscheid nach Dortmund resp. Hoerde, für welche nach Analogie anderweitiger Bauten die schon hohe Summe von 500,000 Thlrn. für Grundentschädigung in Aussicht genommen war, werden nach Maßgabe der bisherigen freiwilligen Erwerbung und der Expropriation die Kosten des Grunderwerbs sich auf $1\frac{3}{4}$—2 Millionen Thaler belaufen, und auch auf der Linie Speldorf-Troisdorf wird der Voranschlag für den Erwerb des Grundeigenthums in Wirklichkeit weit überschritten werden. Zu diesen enormen Mehrkosten treten um $\frac{1}{3}$ bis zur Hälfte erhöhte Arbeitslöhne und eine entsprechende Vertheuerung aller übrigen dem Eisenbahnbau dienenden Materialien.

Wir können an eine lange Dauer so ganz abnormer Verhältnisse nicht glauben, sondern nehmen an, daß, nachdem der Einfluß der Französischen Milliarden und der in der gewonnenen politischen Sicherheit wurzelnden fast schrankenlosen Unternehmungslust auf die Entwickelung der Deutschen Industrie erschöpft sein wird, die früheren normalen Verhältnisse sich annähernd, jedoch nicht ganz, wieder herstellen werden.

Eine gewisse Steigerung des Werthes des Grundeigenthums in den Industriebezirken, sowie eine ansehnliche Steigerung der Arbeitslöhne dürfte als dauerndes, die Concurrenz der Deutschen Industrie im Auslande sehr erschwerendes Resultat der plötzlichen Milliarden-Einströmung sich ergeben, und bis zur Wiederherstellung eines gesunden Gleichgewichtes der gesellschaftlichen Kräfte dürfte noch manche unerquickliche gewaltsame Schwankung und Störung unserer Industrie bevorstehen. Die Erfahrung, daß die erhöhten Arbeitslöhne dem Arbeiter, dem die nöthige Selbstbeherrschung mangelt, nicht zu dauerndem Vortheile gereichen, und daß dieselben im Großen und Ganzen nur zu oft nicht zu Ersparnissen und zur Sicherstellung der Zukunft, sondern zu kurzsichtiger Verschwendung und zu einer beschränkten Arbeitsleistung führen, werden der Staatsregierung die Einrichtung obligatorischer Fortbildungsschulen und anderer Institutionen nahe legen, selbst wenn diese Einrichtungen von einer gewissen Bevormundung der arbeitenden Klassen unzertrennlich sein sollten.

Die ideale Hoffnung, daß die eigene freie Initiative dieser Klassen die ihre Zukunft sichernden Institutionen ins Leben rufen werde, dürfte gerade die Gegenwart, die durch hohe Löhne den Arbeitern scheinbar so günstig ist, als illusorisch erweisen. Zum vernünftigen Gebrauch des Erwerbs gehört die Einsicht in die

Nothwendigkeit freiwilliger Selbstbeschränkung. Diese Einsicht geht, wenn sie wirklich in einer Periode des Druckes gewonnen sein sollte, bei dem für das tägliche Bedürfniß schaffenden Arbeiter rasch wieder verloren, wenn nicht obligatorische Institutionen diese Einsicht lebendig erhalten. So wenig eine noch so große Börsencalamität auf lange Dauer hinaus die Börse vor der Wiederkehr des Schwindels bewahrt, sobald dem Schwindel die Schleusen geöffnet werden, so wenig und weniger noch wird es möglich sein, den der eigenen ungenügenden Einsicht überlassenen Arbeiter vor dem ungeeigneten Gebrauch rasch vorübergehender günstiger Conjuncturen zu bewahren. In ersterem Falle ist nach Kräften rechtzeitig auf Verschluß der eröffneten Schleusen, in letzterem auf eine obligatorische Rücklage eines Theiles des Lohnes, von Seiten der Staatsregierung hinzuwirken.

Die rasche Entwickelung aller productiven Kräfte auf dem weiten Gebiete der Industrie bietet für manche Schäden der Gegenwart ein Aequivalent und wird auch trotz einer unvermeidlichen Reaction dauernd eine starke Vermehrung der Personen- und Güterbewegung im Gefolge haben. Für die Rheinische Eisenbahngesellschaft tritt dieser beruhigenden Aussicht auf Weiterentwickelung des Verkehrs noch der fernere günstige Umstand hinzu, daß in naher Zeit die für das Rheinische Eisenbahnsystem hochwichtige Verbindung mit Holland sowohl durch die Bahn von Boxtel nach Goch, wie namentlich durch den Ausbau einer Bahn von Nymwegen nach Arnheim, sehr erwünschte Erweiterungen erfahren wird.«

---

45. Die Ergebnisse des Postbetriebes in Canada im Jahre 1872.

Der vor Kurzem veröffentlichte umfangreiche Verwaltungsbericht des General-Postmeisters von Canada für das mit dem 30. Juni 1872 abgelaufene Rechnungsjahr liefert ein anschauliches Bild von den Diensten, welche der Postbetrieb in dem fernen Nordwesten von Amerika der fortschreitenden Cultur leistet. Wir entnehmen dem Berichte einige Mittheilungen von allgemeinerem Interesse:

Der Postverkehr des Landes ist in stetem Zunehmen begriffen, wie aus der nachstehenden vergleichenden Tabelle einiger der wesentlichsten Daten der Poststatistik aus den verflossenen Jahren hervorgeht:

Im Jahre.	Anzahl der Postbüreaus.	Meilenzahl der Postrouten.	Zahl der durchlaufenen Meilen.	Annähernde Zahl der beförderten Briefe.	Brutto-Einnahme. Dollars.	Ausgabe. Dollars
1868....	3,638	27,674	10,622,216	18,100,000	1,024,710	1,053,570
1869....	3,756	28,745	11,216,807	21,920,000	923,056	1,079,928
1870....	3,820	29,430	11,695,726	24,500,000	1,010,767	1,155,261
1871....	3,943	30,039	11,992,898	27,050,000	1,079,767	1,271,[illegible]
1872....	4,135	33,415	12,548,389	30,600,000	1,193,062	1,[illegible]

Die Mindereinnahme des Jahres 1869 erklärt sich durch die in diesem Jahre stattgefundene Ermäßigung des Portos.

In den Operationen des Jahres 1873 ist zum ersten Male der Dienstbetrieb von Britisch Columbia und Manitoba einbegriffen.

Es wurden im Rechnungsjahre 1872 631 Postmeister und Aufseher von Nebenpostbüreaus ernannt, sowie 657 neue Contracte in Bezug auf die Beförderung der Posten abgeschlossen.

Neue Büreaus und Postrouten sind eingerichtet, und die Anzahl der Postverbindungen auf den älteren Routen in Canada ist durchgehends dem Bedürfnisse entsprechend vermehrt worden.

Am 11. November 1872 hat man damit vorgehen können, Posten auf der Eisenbahnlinie zwischen Truro und Amherst befördern zu können. Diese verbindet das Eisenbahnnetz von Neu-Schottland mit demjenigen von Neu-Braunschweig und der Vereinigten Staaten, dergestalt, daß eine ununterbrochene postalische Verbindungslinie durch Schienenwege von Halifax nach Montreal, Ottawa und anderen Städten der Provinzen Quebec und Ontario besteht.

Gleichfalls werden seit Anfang December 1872 Posten auf der Eisenbahnlinie zwischen dem Rivière-du-Loup und Trois-Pistoles befördert.

Ebenso ist der Postdienst auf den neu erbauten Bahnlinien der Provinzen Quebec und Ontario eingerichtet worden.

Am 1. November 1872 ist das zwischen Canada und Neu-Fundland abgeschlossene Post-Uebereinkommen in Kraft getreten. Dieses Uebereinkommen setzt statt der bisherigen Taxe von $12\frac{1}{2}$ Cents eine einheitliche Taxe von 6 Cents für frankirte Briefe — Gewichtsprogression $\frac{1}{2}$ Unze — im Verkehr zwischen Canada und Neu-Fundland fest. In demselben ist ferner vereinbart worden, daß Zeitschriften, Bücher, Drucksachen und Postkarten zwischen den genannten Ländern, sofern dieselben nach der internen Taxe des Ursprungslandes frankirt zur Absendung gelangen, ohne Ansatz eines weiteren Portos am Bestimmungsorte ausgeliefert werden sollen.

Im Sommer des Jahres 1872 ist ein Schiffs-Postdienst zwischen der Gaspe-Bai und der Nordküste des Sanct-Lorenz-Busens eingerichtet worden. Die Schiffe legen auf ihren Fahrten an der Insel Anticosti, in Mingan, an der Eskimo-Spitze, in Natashquan 2c. an; dieser Dienst ist, den Berichten zufolge, der Fischerei sowie den übrigen industriellen Unternehmungen in dieser Gegend des Golfs von erheblichem Nutzen gewesen.

Für die Winterperiode wird die postalische Verbindungslinie über Bersimis hinaus, woselbst jetzt die Postroute auf der Nordseite des Sanct-Lorenz-Stromes endet, am Ufer des Flusses und des Golfs entlang bis nach Mingan und der Eskimo-Spitze ausgedehnt werden.

In Britisch Columbia ist der Postdienst in seinen wesentlichsten Bestandtheilen mit den Posteinrichtungen des übrigen Canadas möglichst auf gleichen Fuß gesetzt worden.

Gleichzeitig sind Unterhandlungen mit der Postverwaltung der Vereinigten Staaten behufs einer wöchentlich zweimaligen Ueberführung geschlossener Posten zwischen Britisch Columbia und den anderen Canadischen Provinzen vermittelst der Eisenbahnen bz. Diligencen von St. Francisco durch Californien, Oregon und das

Washingtongebiet nach Olympia, von wo ab ein Dampfschiff wöchentlich zweimalige Verbindung mit Victoria unterhält, gepflogen worden.

Der Transport der Posten zwischen Victoria und St. Francisco findet monatlich zweimal vermittelst Dampfschiffes durch Privatunternehmer statt.

Die Anzahl der Postbüreaus und der Postrouten, die Ergebnisse der Brief- und Zeitungsbeförderung, sowie des Postanweisungs- und Post-Sparkassenverkehrs, endlich die Einnahmen und Ausgaben des Jahres 1872 erhellen aus der nachstehenden tabellarischen Uebersicht:

Provinzen.	Anzahl der Post-büreaus am 1. Januar 1873.	Postrouten im Jahre 1872. Meilenzahl der Postrouten (in Englischen Meilen).	Postrouten im Jahre 1872. Zahl der durchlaufenen Meilen (in Englischen Meilen).	Zahl der im Jahre 1872 beförderten Postsendungen. Briefe und Postkarten. Stück.	Zeitungen. Stück.	Recommandirte Briefe. Stück.	Portofreie Briefe. Stück.	Bücher-Packete rc. Stück.
Ontario und Quebec	2,716	21,483	9,732,000	25,500,000	19,300,000	1,155,000	950,000	74,000
Neu-Braunschweig.	586	3,643	1,176,150	2,000,000	2,150,000	50,000	65,000	7,200
Neu-Schottland...	768	5,819	1,403,183	2,860,000	2,800,000	70,000	105,000	13,000
Manitoba	27	260	41,726	80,000	150,000	5,000	5,000	1,000
Britisch-Columbia.	38	2,210	195,330	160,000				
Im Ganzen...	4,135	33,415	12,548,389	30,600,000	24,400,000	1,280,000	1,125,000	95,200

Provinzen.	Einnahme und Ausgabe. Rechnungsjahr 1872. Einnahme. Dollars.	Ausgabe. Dollars.	Postanweisungsverkehr. Rechnungsjahr 1872. Zahl der Postanweisungs-Büreaus am 30. Juni 1872.	Zahl der Postanweisungen.	Eingezahlter Betrag. Dollars.	Verkehr bei den Post-Sparkassen. Rechnungsjahr 1872. Zahl der Post-Sparkassen am 30. Juni 1872.	Zahl der Einleger am 30. Juni 1872.	Deponirte Beträge. Dollars.	Deponirte Beträge nebst Zinsen als Guthaben der Einleger. Dollars.
Ontario und Quebec	1,017,431	1,048,724	514	96,632	3,347,830	235	21,059	2,261,631	3,096,500
Neu-Braunschweig	70,280	113,254	45	16,914	851,964	Post-Sparkassen bestehen nur in Ontario und Quebec.			
Neu-Schottland	92,180	157,047	72	22,934	923,757				
Manitoba ...	4,363	11,766	.	.	.				
Britisch-Columbia.....	8,809	38,372	3	.	21,283				
Im Ganzen	1,193,063	1,369,163	634	136,480	5,144,834	235	21,059	2,261,[illegible]	[illegible]

Bemerkenswerth ist, daß die Einnahmen in Ontario und Quebec, in Neu-Braunschweig und in Neu-Schottland, im Vergleich zum Vorjahre, um ungefähr 9¼ Procent, die Ausgaben um ungefähr 4 Procent sich gesteigert haben.

Aus den detaillirten Aufzeichnungen 2c. über die verschiedenen Verkehrszweige des Postbetriebes ist Folgendes zu erwähnen:

Die Anzahl der recommandirten Briefe hat sich im Jahre 1872 um mehr als 16 Procent gegen das Vorjahr vermehrt. Der bei Weitem größte Theil derselben — 1,155,000 Stück — entfällt auf die Provinzen Ontario und Quebec. Für die genannten Provinzen hat man in Betreff der Wahrnehmung dieses Dienstzweiges Erleichterungen in Aussicht nehmen müssen.

Gleichzeitig ist in Vorschlag gebracht worden, eine besondere Briefmarke herzustellen, welche lediglich zur Frankirung recommandirter Briefe verwendet werden soll.

Man geht hierbei von dem Gesichtspunkte aus, daß diese Marke einerseits unzweideutig anzeigen würde, daß die Recommandationsgebühr richtig erhoben sei, andererseits aber auch dazu beitragen könne, die Nichtbeachtung der durch die Recommandation bedingten Formalitäten zu vermindern, welche erstere jetzt nicht selten durch den Mangel an Deutlichkeit des von der Post aufgedrückten Recommandations-Stempels hervorgerufen wird.

Gleich wie in andern Postgebieten unterbleibt es auch in Canada nicht, daß häufig Briefe mit werthvollem Inhalte zur Absendung gelangen, ohne daß von der Sicherheitsmaßregel der Recommandation Gebrauch gemacht worden wäre.

Die bedauerlichen Folgen solcher Vernachlässigungen bleiben selbstverständlich auch in Canada nicht aus.

Die Clausel der Acte vom Jahre 1869 über den Diebstahl, welche es als ein Verbrechen bezeichnet, fälschlich zu behaupten oder anzugeben, daß Geld oder andere Werthsachen in einem der Post anvertrauten Briefe enthalten gewesen seien, hat sich von ausgezeichneter Wirkung gegen die Versuche des Betrugs erwiesen, welche so zahlreich geworden waren, daß sie dem Postdienste erhebliche Verlegenheiten bereiteten.

Im Monat August 1872 wurde ein Urtheil in Folge eines derartigen Verbrechens bezüglich eines in Clayton, Ontario, zur Post gegebenen recommandirten Briefes gefällt, welches auf 6 Monate Zwangsarbeit lautete.

Dem Retourbrief-Amte sind im Jahre 1872 380,810 unbestellbare Briefe, also ungefähr Ein- und ein viertel Procent der überhaupt beförderten Briefe, eingeliefert worden.

Unter denselben befanden sich 7654 Stück, deren Adressen unleserlich oder unvollständig waren.

Die Bestellung von 2500 recommandirten Briefen konnte aus verschiedenen Gründen nicht bewirkt werden. — Unter dieser Anzahl befanden sich 2275 Stück in Canada zur Auslieferung gelangte, welche nach erfolgter Eröffnung derselben den betreffenden Absendern zurückgegeben wurden.

Die durch den Postanweisungs-Verkehr im Rechnungsjahre 1872 erzielte Nettoeinnahme betrug 26,744 Dollars.

Die Verwaltungsausgaben einschließlich der Gehälter für das Personal der Oberaufsichts-Büreaus in Ottawa, St. Jean und Halifax haben sich auf 22,429 Dollars belaufen.

Unabhängig von diesen Verwaltungskosten sind Remunerationen an die mit der Wahrnehmung des Postanweisungsdienstes in den städtischen Büreaus betrauten Hülfsbeamten zu zahlen. Diese Ausgaben, welche von den generellen Ausgaben der genannten Büreaus nicht getrennt werden können, betragen annähernd 5,600 Dollars.

Die Benutzung der Postsparkassen in Canada ist in stetem Zunehmen begriffen.

Seit ihrer Errichtung — 1. April 1868 — bis zum 31. December 1872 wurden Einlagen von 140,320 Personen zum Betrage von 7,818,880 Dollars gemacht.

In demselben Zeitraume sind 60,796 Rückzahlungen in baarem Gelde im Betrage von 4,890,254 Dollars 78 Cents bewirkt worden. Unter diesen Rückzahlungen fanden jedoch 1609 zum Betrage von 396,200 Dollars nicht direct zu Händen der Einzahler statt, sondern wurden in deren Auftrage auf den Namen derselben in 5procentigen Canadischen Schuldverschreibungen angelegt.

Die Gesammtausgabe für die Verwaltung der Postsparkassen während des Rechnungsjahres 1872 hat sich, einschließlich des Gehalts für das Personal der betreffenden Abtheilung des Postdepartements in Ottawa, der an die Postmeister gezahlten Entschädigungen 2c., auf $^4/_{10}$ Procent der Bilanz belaufen, welche sich am Schlusse des gedachten Zeitabschnitts — 30. Juni 1872 — als Guthaben der Einleger ergeben hatte. In dieser Summe sind indessen keine Ausgaben für die Dienstleistungen enthalten, welche den Hülfsbeamten der städtischen Postbüreaus aus dem Postsparkassen-Betriebe erwachsen sind.

Die Anzahl der Ein- und Rückzahlungen belief sich während des mit dem 31. December 1872 beendeten Halbjahrs auf 32,964, während in der correspondirenden Periode des Vorjahrs die Zahl von 28,441 erreicht worden war; es hat sich mithin eine Zunahme von 4,523 Operationen ergeben.

---

46. Die Flußschifffahrt in Rußland.*)

Bei der weiten Ausdehnung des Russischen Reichs und der geringen Dichtigkeit der Bevölkerung verdienen die Verkehrsmittel in diesem Lande besondere Beachtung. Der Bau von Eisenbahnen ist namentlich im letzten Jahrzehnt wesentlich gefördert worden, aber trotz dieser raschen Entwickelung des Eisenbahnnetzes hat die Bedeutung des älteren Verkehrsmittels der Wasserstraßen in Rußland sich in keiner Weise vermindert; im Gegentheil: die wechselseitige Einwirkung und Ergänzung beider Arten von Transportstraßen ist dem Verkehr von wesentlichem Nutzen gewesen. Große Wichtigkeit haben die Wasserwege namentlich für den Umsatz der umfangreichen Produkte des Ackerbaues und der Landwirthschaft, für Getreide, Mehl, Vieh, die hauptsächlichsten Zweige des Russischen Handels. Viele Gouvernements sind für den Verkehr zwischen den Handelsplätzen und dem Innern noch ausschließlich auf die Wasserstraßen angewiesen; außerdem bieten diese den Vortheil geringerer Transportkosten. Ohne Wasserwege würden manche

*) Nach der Russischen Revüe.

Landstriche, nach denen keine Schienenstraße führt, trotz des Reichthums an Producten in wirthschaftlicher Hinsicht zum Stillstand verurtheilt sein.

Ein Blick auf die Karte von Rußland zeigt, daß die Natur dieses Reich mit einem vortrefflichen Netze von Wasserstraßen bedacht hat. Nach den fünf Meeren, die Rußland begrenzen, kann dasselbe (excl. Polen und Finnland) in fünf Wassersysteme eingetheilt werden: das des Weißen Meeres mit der Dwina, das des Schwarzen Meeres mit Dnjepr und Dnjestr, das des Kaspisees mit mit der Wolga, des Asowschen Meeres mit dem Don und endlich des Baltischen Meeres mit Bug, Niemen, Düna und den großen westlichen Seen (Ladoga, Onega, Ilmensee). Die Länge sämmtlicher schiffbarer Wasserstraßen im Innern des Reichs (die flößbaren Strecken nicht gerechnet) beträgt 32,353 Werst.

Davon kommen auf die Systeme

des Weißen Meeres	......	4,657 Werst	= 14,1	pCt.
» Kaspischen »	......	13,375 »	= 41,4	»
» Asowschen »	......	3,125 »	= 9,7	»
» Schwarzen »	......	5,727 »	= 17,7	»
» Baltischen »	......	5,469 »	= 16,8	»

(und der Binnenseen.)

Bei einer Oberfläche des Europäischen Rußlands zu 4,151,584 Quadrat-Werst und bei 63,658,934 Einwohnern kommt eine Werst schiffbarer Wasserstraße auf 128,3 Quadrat-Werst Flächeninhalt und 1,967,8 Einwohner.

Von besonderer Wichtigkeit für die Schifffahrt ist es, daß diese großen Systeme unter einander fast vollständig durch Canäle verbunden sind. Das des Kaspi-Meeres steht durch den Herzog Alexander-Canal (zwischen Scheksna und Porosowiza) mit dem Weißen Meere, sowie durch den Marien-Canal (Scheksna, Kowscha und Wytegra), den Tichwinschen (Mologa und Tichwinka) und den Wysne-Wolozkischen Canal (Twerza und Msta) mit der Ostsee in Verbindung. Das Schwarze Meer wiederum ist mit dem Baltischen durch den Beresinaschen (Beresina-Düna), den Ogynskyschen (Jasselda-Niemen) und den Dnjpr-Bug-Canal verbunden; den Niemen verbindet der Augustowsche Canal außerdem mit der Weichsel. Baltisches und Weißes Meer endlich stehen ebenfalls durch den Herzog Alexander-Canal in Verbindung.

Es leuchtet ein, welchen Schwierigkeiten die Beschaffung eines genauen statistischen Materials über den Umfang und den Verkehr dieser ausgedehnten Wasserstraßen begegnet. Neuerdings hat sich der Lösung dieser Aufgabe mit Erfolg ein Beamter des statistischen Central-Comités in St. Petersburg, Herr W. Swerinsky, unterzogen, dessen im »Statistischen Jahrbuch von Rußland« veröffentlichte »Materialien zur Statistik der Flußschifffahrt im Europäischen Rußland« um so beachtenswerther sind, als sie zugleich das Verhältniß der Wasserverbindungen zu den Eisenbahnen in Betracht ziehen.

Nach den von Herrn Swerinsky aufgestellten Specialübersichten beträgt die Gesammtlänge aller Wasserverbindungen 36,387 Werst; diejenige der Eisenbahnen dagegen 11,877 Werst. Das Verhältniß beider ist mithin wie 75,39 : 24,61. Eine Werst Eisenbahn kommt auf 349,5 □ Werst Oberfläche und 5,359,9 Einwohner; eine Werst Wasserstraße und Eisenbahn zusammen auf 86 □ Werst und 1,319 Einwohner. Die Vertheilung der Verkehrswege auf die einzelnen Gouvernements ist eine sehr ungleiche. Im Gouvernement Orenburg kommt eine Werst

Wasser- und Bahnweg zusammen erst auf 2,104,7 □ Werst Oberfläche und 10,508,8 Einwohner.

Von Interesse ist die Ermittelung der durchschnittlichen Dauer der Schifffahrt, da von dem Zu- und Aufgehen der Flüsse die commercielle Bedeutung des Wasserweges in der Hauptsache abhängt. Die Untersuchung hat für Rußland eine mittlere Dauer der Schifffahrt von 239 Tagen ergeben, nämlich im nördlichen Theil 6—6½ Monate, im südlichen 8—10 Monate.

Ueber den Umfang des Schiffsbaues im Innern Rußlands existirten bisher nur sehr unvollständige Angaben. Der Verfasser der »Materialien« liefert für die Periode von 1865 bis 1869 bestimmtere Zahlenergebnisse, welche die Verbreitung und Vertheilung des Schiffsbaues im Innern Rußlands deutlicher als bisher übersehen lassen. Es wurden in diesen fünf Jahren in Rußland 53,618 Fahrzeuge zum Werthe von 23,388,571 Rubeln gebaut, davon:

im System des Weißen Meeres	3,455	Fahrzeuge,
» » » Kaspischen »	36,190	»
» » » Asowschen »	2,337	»
» » » Schwarzen »	1,626	»
» » » Baltischen »	10,010	» ;

mithin ist der Schiffsbau am meisten entwickelt im System des Kaspi-Sees, worauf der lebhafte Verkehr des Wolga- und Kama-Gebiets in den Gouvernements Nishnij-Nowgorod, Kostroma, Jaroslaw, Twer ꝛc. influirt. In den Gouvernements Ssamara, Ssaratow und Astrachan werden Schiffe fast gar nicht gebaut.

Auch der Entwickelung der Dampfschifffahrt in Rußland geschieht in den »Materialien« Erwähnung. Das erste Russische Dampfschiff wurde schon 1813 in St. Petersburg gebaut, also sieben Jahre nach der Erbauung des ersten Dampfers Fulton's; lange Zeit aber beschränkte man sich darauf, die Newa und Wolga mit einigen wenigen Dampfschiffen zu befahren. Erst gegen Ende der vierziger Jahre verbreitete sich der Bau von Dampfern auch in Rußland mehr und mehr, dann aber in um so schnellerer Progression. Während 1852 in Rußland nur 83 Dampfer mit 7229 Pferdekraft vorhanden waren, betrug 1869 ihre Anzahl schon 623 mit 45,131 Pferdekraft, davon kamen

auf das System des Weißen Meeres....	10	Dampfer,
» » » » Kaspischen »	423	»
» » » » Asowschen »	25	»
» » » » Schwarzen »	47	»
» » » » Baltischen »	118	» ;

auch hier zeigt sich das Kaspische Meer mit seinen Zuflüssen Wolga (Oka, Kama) als wichtigste Verkehrsarterie des Reichs.

Wenn der Verfasser der »Materialien« in einem zweiten Bande, der demnächst erscheinen soll, die Ziffern über den Umfang des Schifffahrtsverkehrs selbst sowie über die Massen der dabei in Betracht kommenden Güterbewegung geliefert haben wird, so wird man im Stande sein, an der Hand zuverlässiger Daten ein getreues Bild von der bedeutenden commerciellen und wirthschaftlichen Thätigkeit zu gewinnen, welche sich mit Hülfe der Wasserstraßen in den weiten Gebieten des Russischen Reichs vollzieht.

II. Kleine Mittheilungen.

Brief-Portosätze 1863 und 1873. Die nachstehende vergleichende Zusammenstellung der Portosätze, welche für frankirte Briefe nach den wichtigsten fremden Ländern in den Jahren 1863 und 1873 zu entrichten waren, veranschaulicht ohne weiteren Commentar die Fortschritte, welche in Betreff der Herabsetzung und Vereinfachung des Briefportotarifs im Verkehr Deutschlands mit dem Auslande innerhalb des letzten Jahrzehnts erreicht worden sind.

Ländername.	Im Jahre 1863.		Im Jahre 1873.	
	Portobetrag. Sgr.	Gewichts-Progression. Loth.	Portobetrag. Sgr.	Gewichts-Progression. Gramm.
Belgien	3	1 excl.	2	15 incl.
Dänemark	5	do.	2	do.
Frankreich	$4\frac{1}{2}$	$\frac{6}{10}$ incl.	3	10 incl.
Großbritannien und Irland via Belgien	5	1 excl.	$2\frac{1}{2}$	15 incl.
Italien via Oesterreich	$5\frac{1}{4}$	do.	3	do.
			vermittelst direct. Briefpackete	
Niederlande	5	do.	2	15 incl.
Norwegen	$9\frac{1}{2}$	do.	$2\frac{1}{2}$	do.
Portugal	3*	do.	3	do.
	fr. Deutsche Ausgangsgrenze			
Rußland	6	1 excl.	3	do.
Schweden	$7\frac{1}{2}$	do.	3	do.
Schweiz	5	do.	2	do.
Spanien	3*	do.	3	do.
	fr. Deutsche Ausgangsgrenze			
Constantinopel	7	1 excl.	$2\frac{1}{2}$	do.
Ostindien:				
Englische Besitzungen in Vorder-Indien via Frankreich mit Britischen Packetbooten	10	$\frac{9}{20}$ incl.	8	10 incl.
do. via Triest	6*	1 excl.	9	15 incl.
do. via England	$9\frac{1}{4}$	do.	$9\frac{1}{4}$	do.

*) Das dem Portosatz beigefügte Sternchen zeigt an, daß die Frankirung nur theilweise bewirkt werden konnte, bz. werden kann.

Ländername.	Im Jahre 1863.		Im Jahre 1873.	
	Porto-betrag. Sgr.	Gewichts-Progression. Loth.	Porto-betrag. Sgr.	Gewichts-Progression. Gramm.
Englische Besitzungen in Vorder-Indien via Brindisi mit Britischen Schiffen	.	.	7¼	do.
Englische Besitzungen in Hinter-Indien via Frankreich mit Britischen Packetbooten	10	9/20 incl.	8	10 incl.
do. via Triest	16½•	1 excl.	8•	15 incl.
do. via England	14¼	do.	11¾	do.
do. via Brindisi mit Britischen Schiffen	.	.	7¼	do.
Capland via England	14¼	1 excl.	11¾	do.
Brasilien via Frankreich	10	9/20 incl.	8	10 incl.
do. via England	14¼•	1 excl.	11¾•	15 incl.
do. via Belgien	.	.	6	do.
Vereinigte Staaten von Amerika via Belgien	12	1 excl.	3	do.
do. via Bremen oder Hamburg	6½	do.	2½	do.
Westindien:				
Britische Besitzungen via England	14¼	do.	11¾	do.
do. via Vereinigte Staaten von Amerika per Cöln	15¼	do.	6•	do.
do. via Bremen oder Hamburg und New-York	8¾•	do.	5½•	do.
do. via Frankreich	10	9/20 incl.	8	10 incl.
Cuba via Bremen oder Hamburg	8¾•	1 excl.	3	15 incl.
Australien via Triest	16½•	do.	8•	do.
do. via England	9¼•	do.	6¾•	do.
do. via Frankreich	10	9/20 incl.	8•	10 incl.
do. via Brindisi	.	.	7¼	15 incl.

Umfang des Cautionswesens der Reichs-Postverwaltung. Wie beträchtlich auch nach den Vereinfachungen, welche das Cautionswesen der Reichs-Postbeamten auf Grund des Gesetzes über die Dienstcautionen der Bundesbeamten vom 2. Juni 1869 erfahren hat, die Gesammtsumme der bei der Postverwaltung hinterlegten Cautionen noch immer ist, erhellt aus der nachstehenden Uebersicht, in welcher die Dienstcautionen des Beamtenpersonals mit den von Postfuhr-Unternehmern, Lieferanten ꝛc. contractlich bestellten Cautionen zusammengefaßt sind:

Laufende №	Ober-Postdirections-Bezirk.	Betrag der Cautionen in Staats- oder anderen courshabenden Papieren. Thlr.	in Hypotheken. Thlr.
1.	Berlin	566,620	.
2.	Arnsberg	192,350	2,450
3.	Braunschweig	123,325	.
4.	Breslau	297,355	3,900
5.	Carlsruhe	67,325	.
6.	Cassel	199,521	.
7.	Coblenz	120,825	2,250
8.	Cöln	337,321	4,369
9.	Cöslin	106,300	16,640
10.	Constanz	64,928	1,486
11.	Danzig	226,360	22,800
12.	Darmstadt	191,992	7,788
13.	Dresden	216,675	200
14.	Düsseldorf	292,012	50
15.	Erfurt	318,754	3,250
16.	Frankfurt am Main	252,196	2,621
17.	Frankfurt an der Oder	210,625	7,000
18.	Gumbinnen	138,950	2,100
19.	Halle an der Saale	190,325	.
20.	Hamburg	90,775	6,740
21.	Hannover	288,700	15,775
22.	Kiel	221,795	6,000
23.	Königsberg i. Pr.	210,304	.
24.	Leipzig	351,650	.
25.	Liegnitz	226,000	.
26.	Magdeburg	260,608	.
27.	Metz	66,786	.
28.	Münster	228,046	10,200
29.	Oldenburg	134,725	1,400
30.	Oppeln	172,625	200
31.	Posen	276,350	20,600
32.	Potsdam	207,125	2,850
33.	Schwerin in Mecklenburg	157,166	8,266
34.	Stettin	209,625	400
35.	Straßburg im Elsaß	123,400	.
36.	Trier	59,007	8,000
37.	Bremen	40,648	.
38.	Lübeck	14,600	.
	Summa	7,453,694	157,335

Die Beförderung von Depeschen-Anweisungen im Königreich Italien ist durch eine neue Instruction dahin erweitert worden, daß künftig nicht nur bei denjenigen Postanstalten, an deren Sitz eine Telegraphenstation sich befindet, sondern bei sämmtlichen Postanstalten die Annahme bz. Auszahlung von Depeschen-Anweisungen stattfinden kann. Sofern am Aufgabeort eine Telegraphenstation sich nicht befindet, ist die Postanweisung mit der ersten sich darbietenden Postgelegenheit der nächsten Telegraphenstation zuzuführen. Ebenso sind Depeschen-Anweisungen nach Postorten ohne Telegraphenstation von der letzten Telegraphenstation aus dem Bestimmungsorte, gleich anderen Depeschen, per Post oder durch Expressen zuzuführen. Die Telegraphenstation, über welche in einem solchen Falle die Depeschen-Anweisung geleitet werden soll, ist vom Aufgeber zu bezeichnen; die Postanstalten sind jedoch gehalten, zu diesem Zwecke auf Verlangen jede Auskunft aus dem ihnen zu Gebote stehenden Material zu ertheilen. Die Gebühr für eine auf telegraphischem Wege zu befördernde Postanweisung beträgt, neben der Taxe für eine gewöhnliche Postanweisung: 1 Lira (circa 8 Sgr.). Soll jedoch der Depeschen-Anweisung ein Vorzug in der Beförderung vor den gewöhnlichen Telegrammen gesichert werden, so sind dafür 5 Lire zu entrichten. Gegen einen weiteren Zuschlag von 50 Centesimi kann der Absender eine genaue Collationirung der Depeschen-Anweisung durch diejenigen Telegraphen-Büreaus, bei welchen eine Umtelegraphirung stattfindet, verlangen. Der Zuschlag für die Uebersendung der Depeschen-Anweisungen von Postorten ohne Telegraphenstation an die nächste Telegraphenstation, bz. von der letzten Telegraphenstation an die Postanstalt des Bestimmungsortes beträgt ferner je 20 Centesimi.

Im Uebrigen sind die neuen, hauptsächlich auf eine Vereinfachung des bisherigen Verfahrens abzielenden Vorschriften hinsichtlich der Behandlung der Depeschen-Anweisungen im Königreich Italien, soweit nicht durch den Abrechnungsmodus hierin Abweichungen bedingt sind, im Wesentlichen conform mit den betreffenden Bestimmungen für das Deutsche Reichs-Postgebiet.

Aus der der Instruction beigefügten Uebersicht sämmtlicher Telegraphenstationen im Königreich Italien entnehmen wir, daß deren Zahl gegenwärtig 1397 beträgt, wovon je 4 in Rom und Neapel, 6 in Florenz. Vergleicht man dagegen die Zahl der Postorte von zusammen 2678, so ergiebt sich schon hieraus die erhebliche Erweiterung, welche der Depeschen-Anweisungsverkehr durch die neuere Einrichtung erfährt.

In den Anmerkungen zu der erwähnten Uebersicht fällt bei der Station Fiumicino (Gemeindebezirk von Rom) die für die sanitären Verhältnisse eines Theils der Umgegend von Rom charakteristische Bemerkung in die Augen: »Vom 1. Juli bis letzten September wegen der Herbst-Malaria nur an den Tagen geraden Datums geöffnet.«

Die Einnahme der Königlich Italienischen Postverwaltung für das erste Halbjahr 1873 beträgt 11 Mill. Lire, mithin über eine Million Lire mehr als in der gleichen Periode des Vorjahres.

Ein Denkmal für den ersten Entdecker Amerikas. (Aus den New-York-Times.) Nach einer Notiz in den New-York-Times werden gegenwärtig von mehreren angesehenen Norwegern in New-York Mittel gesammelt, um in Madison (Wisconsin) zu Ehren des Normannen Erikson, des ersten Europäischen Entdeckers des Amerikanischen Festlandes, ein Denkmal zu errichten, dessen Einweihung im Jahre 1876 an dem Säculartage der Amerikanischen Unabhängigkeits-Erklärung erfolgen soll. Seitdem zuerst Washington Irving in seinem »Leben des Columbus« die Aufmerksamkeit auf diese Frage hingelenkt hat, sind hauptsächlich in den Archiven von Kopenhagen zahlreiche Isländische Urkunden aufgefunden und veröffentlicht worden, welche über die Thatsache der ersten Entdeckung Amerikas neues Licht verbreiten. Es erhellt aus diesen Documenten, daß der Norwegische Schiffer Bjarne Herrjulfsson im Jahre 986 auf der Fahrt nach Grönland durch einen heftigen Nordsturm weit nach Süden verschlagen wurde und hierbei zuerst das Amerikanische Festland, oder, wie er und seine Landsleute dieses Land nannten, Vinland (Weinland) zu Gesicht bekam. Er selbst betrat das Land nicht, sondern eilte, sobald ihm das Wetter es gestattete, nach Grönland, dem ursprünglichen Ziele seiner Reise. Bei seiner Rückkehr nach der Heimath hatte er deswegen vielen Tadel zu ertragen; indeß vermochte sein Bericht Leif Erikson, den Sohn des Entdeckers Grönlands (Erichs des Rothen), das Schiff Herrjulfsson's zu kaufen und mit 35 Mann die Fahrt nach dem unbekannten Lande, zu dessen Entdeckung fast vier Jahrhunderte später Columbus von Palos in See ging, zu unternehmen. Im Jahre 1000 landete Erikson an der Küste von Neu-England und verbrachte den Winter in der Nähe des Fall-River in Massachusetts. An derselben Stelle hinterließen sieben Jahre später Thorson Karlson und seine Gefährten die berühmte Inschrift am Dighton Writing Rock. Im Jahre 1002 erreichte eine andere Schaar Norweger Vinland, deren Führer Thorwald Erikson durch den Pfeil eines Indianers getödtet und an einem jetzt Garnet-Point genannten Punkte beerdigt wurde. Der Leichnam eines vollständig gerüsteten Kriegers, der vor etwa 50 Jahren aufgefunden wurde und dem Dichter Longfellow Stoff zu einem schönen Gedichte gab, wird von Vielen für den jenes nordischen Seefahrers gehalten. Für diese Annahme spricht der Umstand, daß der berühmte Chemiker Berzelius bei Untersuchung der Bestandtheile der Rüstung erklärt haben soll, daß dieselben derjenigen Composition entsprächen, aus welcher im zehnten Jahrhundert die Norweger ihre Harnische herzustellen pflegten. Aus den Isländischen Documenten lassen sich fortgesetzt bis zum Jahre 1374 Unternehmungen nach Vinland nachweisen. In diesem Jahre brach der schwarze Tod in Norwegen aus und verminderte die Einwohnerzahl, wie behauptet wird, von 2 Millionen auf 300,000 Seelen. Es ist erklärlich, daß eine Landescalamität von solcher Bedeutung die Unternehmungen zum Stocken brachte, wie sie uns auch die Schweigsamkeit der Norweger über die bereits gemachten Entdeckungen verstehen lehrt. Vielleicht ist auch die Annahme nicht unbegründet, daß man die Kenntniß des neuen Continents absichtlich verheimlichte, um von den gesammelten Erfahrungen bei mehr geeigneter Gelegenheit zum eigenen Nutzen Gebrauch zu machen. Ein Bauwerk in New-Port, die alte Mühle genannt, wird noch als ein Denkmal aus den Zeiten der ersten Entdecker betrachtet. Einen Beweis für die Wahrheit der in den Dänischen Archiven aufgefundenen Erzählungen entnimmt man den Schriften Adams von Bremen, welcher bei einer Beschreibung seines Besuches bei dem Dänischen Könige Svend Esthidson

auch eines Landes Erwähnung thut, das man fern in dem Atlantischen Meere entdeckt, und, wegen der Fülle seines wild wachsenden Weines, Wineland genannt habe. Wenn man allen diesen Erzählungen eine thatsächliche Grundlage zugestehen will, dann wird es nicht für bedeutungslos zu erachten sein, daß Columbus im Jahre 1477 Island besucht hat. Er mag dann dort leicht Mittheilungen bekommen haben, welche die von ihm fünfzehn Jahre später ausgeführten Pläne gefördert haben, wenn sie nicht überhaupt erst die Anregung zu denselben gaben. Es wäre hart, den Vikingern oder Normannen, nach den vielen vorliegenden Beweisen, das Zeugniß versagen zu wollen, daß sie die Ostseite des Amerikanischen Continents wirklich entdeckt haben. Man darf es demnach mit Genugthuung begrüßen, daß zu Ehren des Sohnes Erichs des Rothen ein Denkmal errichtet werden soll, da er unzweifelhaft ein Mann von großem Muthe, ein unternehmender Seefahrer und, gleich seinen Gefährten, ein würdiger Repräsentant des kühnen Stammes gewesen ist, dem er angehörte.

Ein Postbüreau im fernen Westen. Eine Amerikanische Zeitung berichtet, daß ein Beamter der Postverwaltung, welcher im speciellen Auftrage verschiedene Postanstalten in Montana zu revidiren hatte, in Iroe-Rod abstieg, um einige bei der dortigen Post vorgekommene Unregelmäßigkeiten abzustellen. Beim Eintreten ins Postbüreau findet er dasselbe in drei Theile geschieden, in ein Gesellschaftszimmer, in das eigentliche Postbüreau und in eine Farobank. Der Briefbeutel wird herein gebracht und von einem wild aussehenden Burschen geöffnet, welcher den Inhalt auf den Fußboden entleert. Die ganze anwesende Gesellschaft läßt sich sogleich auf Händen und Füßen nieder, und beginnt die Briefe, unter denen sich mehrere recommandirte befinden, zu durchstöbern und nach Gefallen herauszusuchen. Nachdem man hiermit zu Ende gekommen, werden die übrigen Briefe in eine, ursprünglich zur Beförderung von Lichten bestimmt gewesene Kiste geschoben, und solche auf den Schenktisch gestellt. Der revidirende Beamte, von der Ansicht ausgehend, daß dieses Verfahren etwas der Regulirung bedürfe, fragte nun den Burschen an dem Schenktische, welcher die Post abgenommen und vertheilt hatte, ob er der Postmeister sei. Er antwortete: »Nein«. Sind Sie der Gehülfe des Postmeisters? »Nein.« Wo ist der Postmeister? »Auf der Grube.« Und wo ist der Gehülfe des Postmeisters? »Zum Henker gelaufen.« Der Regierungsbeamte stellte sich nun vor und verlangte den Schlüssel des Büreaus. Der Aufwärter nahm darauf kaltblütig die Lichterkiste von dem Schenktische, setzte sie auf den Fußboden und sagte, indem er ihr einen Fußtritt gab, der sie sogleich vor die Thür beförderte: »Da haben Sie Ihr Postamt, und nun machen Sie, daß Sie fortkommen.« Der Beamte fügt in seinem Berichte hinzu: »Da mir die Sitten des Landes bekannt sind, so verlor ich keine Zeit, diesem Rathe zu folgen, und machte, daß ich fortkam.« Die so eigenthümlich verwaltete Postanstalt wurde selbstverständlich außer Wirksamkeit gesetzt.

Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Kayßler.

Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Deutsches Postarchiv.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 15. Berlin, September. 1873.

Actenstücke und Aufsätze.

47. Das Kaiserliche Post-Zeitungsamt in Berlin und sein bisheriger Vorsteher.

In dem Rendanten und Vorsteher des Kaiserlichen Post-Zeitungsamtes in Berlin, dem Geheimen Rechnungsrathe Herrn Johann Wilhelm Sinell, welcher am 1. October d. J. nach mehr als sechszigjähriger, ununterbrochen dem Postwesen gewidmeter Dienstzeit in den wohlverdienten Ruhestand tritt, verliert die Reichspostverwaltung einen Beamten, welcher in den weitesten Kreisen des mit der Post in Verbindung stehenden Publicums, sowie der Postbeamten als ein Muster treuester Pflichterfüllung und unbedingtester Hingebung an die ihm amtlich anvertrauten Interessen verehrt wird.

Im Frühjahr 1813 bei dem Postamte in Spandau in den Dienst getreten, wurde Sinell schon als ganz junger Beamter wiederholt in verschiedenen Büreaus des General-Postamts beschäftigt. Er hat demnächst, im Jahre 1825 zum Controleur, 1836 zum Rendanten des damaligen Hauptmagazins der Postverwaltung ernannt, unausgesetzt in wichtigen und mit einem hohen Maße von Verantwortung verbundenen Stellungen unter den Augen der obersten Postbehörde fungirt und sich das Vertrauen derselben durch Energie, Umsicht und unbedingte Zuverlässigkeit in seiner Amtsführung im vollsten Umfange zu erringen und zu erhalten gewußt.

Als es im Jahre 1850 darauf ankam, die Leitung des damaligen Zeitungs-Comtoirs, derjenigen Dienststelle, welcher der Postdebit sämmtlicher in Berlin erscheinenden Zeitungen und Zeitschriften obliegt, in die Hände eines besonders diensteifrigen und thatkräftigen Beamten zu legen, wurde der Ren[illegible] Sinell in diese

Stellung berufen, in dem Vertrauen, daß es ihm gelingen werde, diesem wichtigen und schwierigen Dienstzweige durch anregendes und belebendes Eingreifen die erforderliche Pünktlichkeit und Sicherheit zu verschaffen.

Dieses Vertrauen hat sich während der jetzt abschließenden langjährigen Dienstzeit des Vorstehers des Post-Zeitungsamtes als ein durchaus gerechtfertigtes bewährt. Der Geschäftsumfang und die Aufgaben des Post-Zeitungsamtes und des mit demselben verbundenen Gesetzsammlungs-Debits-Comtoirs haben innerhalb zweier Jahrzehnte einen Aufschwung erfahren, welcher dem rapiden Wachsthum der Berliner Presse entspricht. Das Post-Zeitungsamt steht mit 2643 Postanstalten und 158 Zeitungsverlegern in unausgesetzter Geschäftsverbindung. Die Zahl der zur Versendung gelangenden Exemplare von Zeitungen und Zeitschriften aller Art ist in stetem Steigen begriffen. Welche Massen von Zeitungssendungen alltäglich bei dem Post-Zeitungsamte zur Auflieferung, Sortirung, Verpackung und Versendung gelangen, erhellt beispielsweise aus der amtlich festgestellten Thatsache, daß am 9. November v. J.

von politischen Zeitungen:

Morgens .... 63,255 Exemplare im Gesammtgewichte von 3452 Kilo,
Abends......... 98,705 » » » » 5092 »

von nicht politischen Zeitungen:

im Laufe des Tages 46,405 » » » » 2436 »

also an Einem Tage mehr als 200,000 Exemplare im Gesammtgewichte von etwa 220 Centnern bei dem Post-Zeitungsamte zur Auflieferung gelangten.

Auf einem Posten, der einen unausgesetzten mündlichen und schriftlichen Verkehr mit den zahlreichen Organen der in ihren Zielen und Bestrebungen höchst verschiedenartigen Presse der Preußischen und Deutschen Reichs-Hauptstadt bedingt, hat der jetzt ausscheidende Vorsteher des Post-Zeitungsamtes es in seltenem Grade verstanden, in gleichem Maße den Anforderungen seiner Dienststellung wie den Interessen des lebendigen und wechselvollen Zeitungsverkehrs gerecht zu werden. Ein freimüthiger Anwalt aller begründeten Ansprüche der Presse, unermüdlich bereit, jedes ihm anvertraute solide Anliegen zu fördern, wußte er ebenso die unerbittlich geforderte Ordnung und Pünktlichkeit in der Geschäftsverbindung mit den Zeitungsverlegern aufrecht zu erhalten und, wenn es darauf ankam, nachdrücklichst zu wahren. Sein kerniges mannhaftes Wesen, sein schlichter grader Sinn haben ihm in allen Kreisen schrankenlose Hochachtung erworben.

In nicht minderem Grade genoß der tüchtige Mann die Zuneigung und Anerkennung seiner Berufsgenossen. Ein Vorbild schonungslosester Pflichterfüllung, von einer Energie und Thatkraft, die sich mit den Jahren zu steigern schienen, durfte er von dem zahlreichen Personal, dessen Leitung ihm oblag, die unablässigste Sorgfalt und Aufmerksamkeit fordern. Wenn es galt den Dienst zu fördern, war der alte Vorsteher trotz seiner fünfundsiebzig Jahre immer auf dem Platze; keine Nachtstunde war ihm zu spät, kein Wetter zu schlecht, um jederzeit persönlich von den Anforderungen des Geschäftsbetriebes Kenntniß zu behalten und auf die pünktlichste Bewältigung desselben zu dringen. Zu den ausgezeichnetsten Eigenschaften Sinells gehörte eine entschiedene Abneigung gegen Urlaub: während seiner mehr als sechzigjährigen Dienstzeit hat er der Staatskasse nicht einen Groschen Stellvertretungskosten verursacht!

Die Zufriedenheit, welche eine so ausgezeichnete Amtsführung hervorrief, fand ihren Ausdruck in wiederholten Auszeichnungen. Sinell wurde 1853 zum Rech-

nungsrathe, 1861 zum Geheimen Rechnungsrathe ernannt; er erhielt 1847 die vierte Klasse des Rothen Adlerordens und bei der Feier seines fünfzigjährigen Amtsjubiläums 1864 die dritte Klasse mit der Schleife dieses Ordens. Als ihm wenige Tage vor seinem Ausscheiden aus dem Dienste in der Sitzung des General-Postamts die Insignien des ihm von Seiner Majestät dem Kaiser verliehenen Kronenordens zweiter Klasse überreicht wurden, konnte der General-Postdirector dem würdigen Greise versichern, daß er als Vorbild eines tüchtigen deutschen Mannes und eines echten altpreußischen Beamten die Verehrung aller seiner Vorgesetzten und Berufsgenossen besitze, und daß der Name des ausscheidenden Nestors der Postwelt bei der Verwaltung stets in ehrenvollstem Andenken bleiben werde.

---

48. Die Abschaffung des Postvorschußverfahrens und die Reform des Postmandatsverfahrens.

Von Herrn Posteleven Wienandt in Danzig.

Zur Einziehung von Geldern bestehen gegenwärtig zwei, dem Wesen nach verwandte, in der praktischen Anwendung aber und in der Gestaltung des Verfahrens sehr verschiedenartige Verkehrseinrichtungen: der Postvorschuß und das Postmandat. Ihre Verwandtschaft beruht auf der gemeinsamen Eigenschaft, andere Sendungen mit Bezug auf ihre Bestellung von einer Einlösungsbedingung abhängig zu machen, ihre Verschiedenheit auf der Verschiedenheit des Gegenstandes dieser Sendungen; sie verhalten sich in dieser Beziehung zu einander wie das Allgemeine zum Besonderen.

Der Postvorschuß bildet den allgemeinen Charakter der Einlösungsbedingung für Sendungen jeder Art (die Ausnahme bei der Recommandation kommt hier nicht in Betracht, da Briefe nur im Gegensatze zu Packeten als Gattungsbegriff gedacht werden), das Postmandat ist die Anwendung desselben auf eine ganz bestimmte species, auf offene Papiere und zwar Schulddocumente. Das Postreglement spricht demgemäß im §. 20 allgemein von Sendungen und Adressaten, im §. 21 nur von Papieren und Schuldnern.

Der Postvorschuß setzt nothwendig eine andere, selbstständige Sendung voraus, welcher er, ohne selbst Versendungsgegenstand zu sein, den besonderen Charakter der Bedingtheit verleiht, das Postmandat ist an sich eine selbstständige Sendung, welche das einzulösende Papier als einen integrirenden Bestandtheil in sich schließt. Indem aber der Postvorschuß eine andere, selbstständige Sendung voraussetzt, für welche er, seiner Hauptbestimmung gemäß, zugleich das Aequivalent in Geld darstellt, vermittelt er Zug um Zug Leistung und Gegenleistung, Lieferung und Zahlung, mit einem Worte: ein per cassa-Geschäft zwischen örtlich von einander getrennten Personen.

Das Postmandat steht in keiner solchen unmittelbaren und wesentlichen Beziehung zu einer andern Sendung, sondern setzt lediglich ein zwischen Absender und Adressaten bestehendes Schuldverhältniß voraus, dessen Aufhebung beabsichtigt wird. Die Einziehung des Geldbetrages ist hier immer ein Selbstzweck. Das Schuldverhältniß kann sich seinerseits wiederum auf eine in der Vergangenheit liegende Leistung bz. Sendung gründen und dies ist gewöhnlich der Fall, dann aber ist die Tendenz der Absender in beiden Fällen eine sehr verschiedene, beim Postvorschuß: gänzliche

Vorenthaltung des Credits, beim Postmandat: schließliche Ausgleichung des früher Bewilligten.

Dieser Gegensatz tritt namentlich im kaufmännischen Geschäftsleben, dem vorzugsweise zu berücksichtigenden Factor bei Beurtheilung eines Verkehrsbedürfnisses, in seiner ganzen Schärfe hervor und weist jedem der beiden Verkehrsinstitute sein besonderes Gebiet an, auf welchem sie einander nicht einmal berühren, geschweige denn verdrängen können. Diese, durch das Verkehrsbedürfniß selbst zwischen beiden gezogene Grenzlinie kann auch nimmermehr durch die Ungleichheit der Gebühren verschoben werden, denn die Grenze, bis zu welcher im Geschäftsleben Credit gewährt werden darf, bestimmt sich nach anderen, jeden auch noch so hohen Schutzzoll ignorirenden Rücksichten. Die Folge der Ungleichheit wäre nur eine nicht gerechtfertigte, unverhältnißmäßige Bevorzugung der à conto- gegenüber den per cassa-Geschäften, während beide im Verkehrsleben ihre gleichberechtigte Stelle haben.

Was nun das Verfahren betrifft, so bestehen hier trotz der Gleichheit des Endzwecks Verschiedenheiten in der Methode, welche keineswegs blos durch den Gegenstand, sondern vielmehr durch die ursprüngliche Anlage bedingt sind.

Der Postvorschuß ist in dem Falle der Zahlung des Betrages bei der Einlieferung ebensowohl ein Geldeinziehungsmandat als ein Creditgeschäft, denn die Postverwaltung gewährt dem Absender für den Zeitraum von der Aufgabe bis zur Einlösung einen keineswegs principaliter geforderten Credit.

Sieht man nämlich von dem Falle der augenblicklichen Geldverlegenheit ab, in welchem Telegraph und Depeschen-Anweisung eine bei weitem ausreichendere Hülfe schaffen, so verlangt der Absender einer Vorschußsendung von der Postverwaltung nur zweierlei:

1) die Beförderung einer Sendung unter Garantie für ihre bedingte Bestellung,
2) die Uebernahme eines Mandats, welches die Erfüllung der Bedingung herbeiführt.

Jede Vorschußsendung hat demgemäß zwei Bestandtheile, welche bestimmt sind, sich in zwei besondere Sendungen aufzulösen:

1) die Versendung eines Correspondenzgegenstandes von Seiten des Absenders an den Adressaten,
2) die Versendung eines Geldbetrages von Seiten des Adressaten an den Absender. Beide bedingen sich gegenseitig, beide sollen in der Verbindung, in welche sie durch das Mandat des Absenders zu einander gesetzt sind, durch die Postverwaltung vermittelt werden.

Das Postvorschußverfahren bringt ebensowenig wie das Postmandatsverfahren diesen doppelten Zweck rein zur Durchführung.

Indem das Postvorschußverfahren den zweiten Bestandtheil des Verfahrens, die Versendung eines Geldbetrages, unterdrücken will, beginnt es irrationeller Weise mit demjenigen Acte, welcher den Abschluß des Ganzen bilden sollte, mit der Zahlung des noch nicht eingezogenen Betrages. Zwar erklärt das Postreglement im §. 20 die Verbindlichkeit zur Zahlung erst durch die geschehene Einlösung für begründet und stellt somit die Reservirung als die eigentliche Regel, die Zahlung bei der Einlieferung als eine ganz in das Ermessen des Beamten gestellte Ausnahme hin, allein die Praxis hat dies Verhältniß umgekehrt und mußte es umkehren, weil gerade der Ausnahmefall für die ganze Anlage des Verfahrens bestimmend geworden ist. Die Reservirung beruht nämlich auf der Fiction einer bei der Einlieferung

geschehenen Zahlung und bildet wie diese eine Ausgabeposition, welche dann wieder durch ein künstliches Gegenconto so lange balancirt werden muß, bis endlich nach langem Schreibwerk die Realisirung folgt. Die Regel erscheint also vom Standpunkte des Verfahrens aus, dem Postreglement gegenüber als das Lästige, Complicirte, die Ausnahme als das Einfache, Natürliche. Das ist auch der wahre, innere Grund, nicht blos die Liebe zur Bequemlichkeit, welcher den Beamten, ohne Rücksicht auf das vorgeschriebene maximum, von der Zahlung bei der Einlieferung Gebrauch machen läßt. Dieses maximum bildet nicht den wirklichen Maßstab für sein Ermessen, der Beamte findet denselben allein in seiner Sicherheit, denn er haftet ja auch für die Zahlung geringerer Beträge.

Wie nun der Credit überhaupt auf demjenigen Vertrauen beruht, welches sich auf die Kenntniß des Charakters oder der Vermögensverhältnisse stützt, so setzt auch die Gewährung desselben bei Postvorschüssen eine Prüfung voraus, welcher der Vorschußnehmer in dieser oder jener Beziehung unterworfen werden muß. Bei dieser Prüfung eben fällt der Beamte, wenn er sich im lebhaften Geschäftsandrange nicht seine volle Kaltblütigkeit bewahrt hat, sehr leicht raffinirten Betrügereien zum Opfer, und es ist dahin gekommen, daß namentlich an größeren Orten zum Schutze derjenigen neu eintretenden Beamten, welchen die nöthige Localkenntniß abgeht, schwarze Listen notorischer Betrüger geführt werden müssen, da man die Erfahrung gemacht hat, daß diese sich gerade die Zeit eines Wechsels im Dienstpersonal zu Nutze zu machen pflegen. Nichts aber ist so sehr geeignet, als die Betrachtung gerade dieses Auswuchses, um auch dem Gefühle die Ueberzeugung nahe zu legen, daß jene Abtaxirung des Publicums am Schalter wie überhaupt jede Creditirung baarer Beträge, welche nicht den Charakter der Porto- oder sonstigen Gebühren haben, für die Postverwaltung jenseits ihrer Aufgaben liegt. Dadurch ist das Vorschußverfahren zu dem geworden, was sein Name bedeutet, und, einmal abgedrängt von seiner natürlichen Grundlage, entwickelt es in seinem ganzen weiteren Verlaufe eine so großartige Schwerfälligkeit und gleichzeitige Unsicherheit, daß es darin von keinem anderen Verfahren übertroffen wird. Der Postvorschuß wird als schwebende Forderung vom Aufgabeorte bis zum Bestimmungsorte durch die ganze Kette von Kassen- und Abrechnungsstellen von einer zur andern angerechnet, und zwar nicht im Einzelnen, sondern als Bestandtheil eines schwerfälligen Zahlenknotens, dessen Lösung, wenn ein langsames, sicheres Nachzählen wegen Kürze der Zeit nicht angänglich ist, oft genug Versehen und Verluste zur Folge hat. Dazu kommt, hinsichtlich der Anerkennung dieser schwebenden Forderungspositionen, eine bis zum Monatsschlusse permanente Ungewißheit, welche wiederum zu besonderen Vorsichtsmaßregeln nöthigt, um ungerechtfertigten Absetzungen in den Vorschußrechnungen zu begegnen. So hat die Praxis gegenüber der Dienst-Instruction, welche nur summarische Zuschriften kennt, das Bedürfniß specieller nach Adressat und Bestimmungsort, welche oft ganze Seiten der Zuschreibungsbücher füllen, geltend gemacht. Trotz aller Vorsichtsmaßregeln aber bleibt der Vorschußverkehr für die Beamten eine beständig drohende Gefahr pecuniairer Verluste, für die Verwaltung eine Quelle beständigen Verdrusses, so oft sie sich vor die Entscheidung gestellt sieht, den Verlust selbst zu tragen oder den Beamten für ein vielleicht entschuldbares Versehen eine empfindliche Strafe erleiden zu lassen. So ist der Vorschußverkehr für die betheiligten Dienststellen der Alp geworden, welcher auf allen gleichmäßig lastet, bei allen gleichmäßig die Sehnsucht nach Befreiung von seinem Drucke geweckt hat.

Anders das Postmandatsverfahren. Hier fehlt das fremde Element des Credits, welches dort die Ursache einer verfehlten Anlage wurde, hier entwickelt sich eine rationelle Methode: die Einziehung des Betrages geht der Zahlung, die Einnahme der Ausgabe voran. Den Nachweis des Betrages führt kein unsicheres Anrechnungssystem, sondern ein in den Händen der Postverwaltung verbleibender Originalbelag, das vom Absender ausgefüllte Postmandats-Formular. Die Sicherheit der Beamten ist nach allen Seiten gewahrt, die Möglichkeit von Verlusten gänzlich ausgeschlossen.

Unwillkürlich haben sich daher Aller Augen auf das Postmandatsverfahren gerichtet, und die öffentliche Meinung im Kreise der Fachmänner hat in ihrem officiellen Organe, dem ehemaligen nichtamtlichen Theile des Postamtsblatts, schon mehrfach eine Verschmelzung desselben mit dem Postvorschußverfahren gefordert, aber mehr einem unbestimmten Gefühle folgend und ohne sich in bestimmten Ausführungsvorschlägen auszusprechen.

Das General-Postamt selbst hat in der General-Verfügung Nr. 45 das Vorschußverfahren gewissermaßen auf den Aussterbeetat gesetzt, aber in der Voraussetzung, daß es nur einer Belehrung des Publicums über die Vortheile des Postmandats bedürfe, um den Postvorschuß bald ganz aus dem Verkehre zu verdrängen, von einer directen Aufhebung Abstand genommen. Nun ist aber inzwischen weder die erwartete Zunahme der Postmandate noch eine Verminderung der Postvorschüsse eingetreten, Thatsachen, welche deutlich auf die Verschiedenheit der von beiden befriedigten Verkehrsbedürfnisse hinweisen. Man braucht ferner, um zu demselben Schlusse zu gelangen, auch nur die auffallende Erscheinung ins Auge zu fassen, daß in größeren Orten die Zahl der ankommenden Postvorschüsse bedeutend, die der ankommenden Postmandate gering ist.

Diese Erscheinung erklärt sich daraus, daß das Postmandat am häufigsten im kaufmännischen Geschäftsleben und zwar zur Ausgleichung von Contos durch Wechsel benutzt wird, das kaufmännische Publicum aber zur Einkassirung dieser Wechsel für größere Orte gewöhnlich die Vermittelung der Bankinstitute und nur für kleinere, denen es an solchen fehlt, aushülfsweise die der Postverwaltung in Anspruch nimmt. Das Postvorschußverfahren wird daher immer noch so lange als ein nothwendiges Uebel ertragen werden müssen, bis für die Lücke, welche seine Abschaffung im Verkehrsleben reißen müßte, der Ersatz gefunden ist. Diesen aber kann das Postmandatsverfahren in der Gestalt des Postmandatsbriefs mit seinen Anlagen nicht gewähren, denn in dieser ist es auf die an dem Vorschußverkehr Theil nehmenden selbstständigen Sendungen nicht übertragbar, nicht einmal auf gewöhnliche Briefe, denn wäre es nicht bereits ein Zwang, z. B. einen Foliobrief als Anlage in den Postmandatsbrief einschließen zu müssen? Das Postmandatsverfahren ignorirt mithin die Sendung als selbstständigen Factor des Nachnahmeverfahrens, wie das Vorschußverfahren die Geldübermittelung ignorirte; beide werden den Forderungen des Zwecks nur zur Hälfte gerecht. Allein das Postmandatsverfahren ist auf rationeller Grundlage construirt und bedarf nur einer Verallgemeinerung und Vereinfachung, um auch die Gegenstände des Vorschußverkehrs in den Bereich seiner Anwendbarkeit zu ziehen. In der Möglichkeit dieser Reform liegt zugleich die einzige Lösung des Problems, denn die Verknüpfung einer Sendung mit einem Mandate bildet ja eben den begriffsmäßigen Inhalt des Nachnahmeverfahrens. Die Aufgabe besteht daher darin, dem Postmandatsverfahren diejenige Gestalt zu geben, in

welcher das Postmandat gleich dem Postvorschuß zum allgemeinen Charakter der Einlösungsbedingung für Sendungen jeder Art wird. Die Lösung dieser Aufgabe versucht der folgende

Entwurf einer Reform des Postmandatsverfahrens.

Die Hauptgrundzüge der Reform zunächst sind folgende:

An die Stelle des bisherigen Postmandats-Formulars tritt das Postanweisungs-Formular, welches auf der Rückseite unterhalb des Quittungsvordrucks einen abgekürzten Mandatsvordruck in folgender Fassung erhält:

»Die Postverwaltung wird beauftragt, von Herrn ..... in ...... den umstehend bezeichneten Betrag gegen Aushändigung de. beifolgenden*) .... im Werthe von ..... einzuziehen.«

Name des Absenders.

Unmittelbar darunter folgt ein Vordruck für die Quittung des Adressaten über den Empfang der Sendung in folgender Fassung:

»Ueber den Empfang der vorstehend bezeichneten Sendung quittirt«

Name des Adressaten.

Das Formular ist auf beiden Seiten vom Absender auszufüllen, und zwar auf der Vorderseite mit der eigenen Adresse, auf der Rückseite mit der Adresse des Empfängers der Sendung und mit der genauen Bezeichnung der letzteren; sämmtliche Angaben müssen mit der eigentlichen Adresse der Sendung übereinstimmen. Das Formular wird mit der Rückseite nach außen dem zugehörigen Correspondenz-Gegenstande beigefügt und bildet mit diesem eine einzige Sendung. Mit gewöhnlichen Briefen muß das Formular auch äußerlich durch Umschnürung zu einer Sendung vereinigt werden, so daß es gewissermaßen das Etiquette der Adresse bildet; Briefen mit Werthangabe ist es entweder lose beizulegen oder es ist mittelst Oblate mit einer Seite an das Couvert zu befestigen, so daß die unversehrte Beschaffenheit des letzteren stets sofort controlirt werden kann.

Die Mandatsqualität einer Sendung nun, d. h. materiell die Eigenschaft, daß ihre Bestellung von einer Einlösungsbedingung abhängig ist, formell das Erforderniß eines die Sendung bis zum Bestimmungsorte begleitenden Postanweisungs-Formulars, gestaltet sich zu einem neuen, speciellen Nachweisungstitel, welcher sich gleich der Recommandation und Werthangabe und als eine besondere Unterart beider, vom Aufgabeorte bis zum Bestimmungsorte, durch die Annahmebücher, Karten und Lagerbücher hindurchzieht. Zu diesem Zwecke werden am Aufgabeorte wie am Bestimmungsorte die Mandatssendungen unter besonderer Nummerfolge gebucht und in den Briefkarten und Geldkarten durch Vordruck besondere Unterabtheilungen abgegrenzt, in welche die Eintragung der Mandatssendungen nach der Mandats-Aufgabenummer, ohne Rücksicht auf die sonstige Aufgabenummer bewirkt wird, und zwar bei gewöhnlichen Briefen und Begleitbriefen zu gewöhnlichen Packeten nach Mandats-Aufgabenummer und bz. Aufgabeort, analog wie bei recommandirten Briefen, bei Sendungen mit Werthangabe außerdem mit den übrigen für die Geldkarte erforderlichen Angaben. Liegen Mandatssendungen zur Eintragung nicht vor, so ist die Mandatskarte mit einem Vacatstriche zu schließen.

*) Bei Packeten ist die Aufgabenummer hinzuzufügen.

Die Mandatsqualität verändert den ursprünglichen Charakter der Sendung nicht, diese bleibt daher entweder Briefpost- oder Fahrpostgegenstand, und ihre weitere Behandlung im Expeditionsverfahren richtet sich ganz nach den für Brief- und Fahrpostgegenstände geltenden allgemeinen Normen. Die Verpackung z. B. erfolgt gemeinsam mit den übrigen, speciell nachgewiesenen Gegenständen der Briefkarte oder Geldkarte in einem und demselben recommandirten Briefpostbunde oder Geldfahrpostpackete. Nur der Nachweis selber geschieht an besonderer, den besonderen Charakter der Sendung bezeichnender Stelle. Der decartirende Beamte hat sein Hauptaugenmerk auf das Vorhandensein des Postanweisungs-Formulars zu richten: keine Mandatssendung ohne Postanweisungs-Formular. Fehlt dasselbe unterwegs, so hat der decartirende Beamte an die rückliegende Postanstalt eine Rückmeldung zu machen, auf das Couvert einen bezüglichen Vermerk zu setzen, die Sendung selbst aber mittelst Mandatskarte weiter zu befördern. Die Postanstalt des Bestimmungsorts requirirt dann das fehlende Postanweisungs-Formular, falls dasselbe nicht mit nächster Post nachträglich eingeht, von der Postanstalt des Aufgabeorts.

Am Bestimmungsorte vertritt das Postanweisungs-Formular die Stelle eines durch den Absender selbst bereits ausgefertigten Ablieferungsscheins, auch bei Sendungen mit Werthangabe. Die Sendung bleibt in allen Fällen bis zur Einlösung im Gewahrsam der Postanstalt. Die Zuschrift an das Bestellungsgeschäft beschränkt sich daher auf Postanweisungs-Formulare, während die Zuschrift an das Ausgabegeschäft nicht nur die zur Ausgabe gelangenden Postanweisungs-Formulare, sondern auch sämmtliche Sendungen mitsammt dem Porto, welches auf ihnen lastet, umfaßt.

Dem Adressaten ist eine vierzehntägige Einlösungsfrist gegeben, binnen welcher er gegen Einzahlung des vollen Betrages die Sendung von der Postanstalt abholen kann. Dem sich zur Einzahlung meldenden Adressaten wird die Sendung vorgezeigt und nach geschehener Einzahlung, sowie nach Berichtigung des auf derselben haftenden Portos ausgehändigt. Die nach dem Ablaufe der Einlösungsfrist noch nicht eingelöste Sendung wird ohne nochmalige Aufforderung des Adressaten und ohne Rückforderung des Postanweisungs-Formulars nach dem Aufgabeorte zurückgesandt.

Für die Sendung kommt außer dem sonstigen Porto eine Mandatsgebühr von zwei Silbergroschen zur Erhebung, welche sowohl vom Absender als vom Adressaten entrichtet werden kann. Die Postanweisungsgebühr wird nur vom Adressaten und nur im Falle der Einlösung eingezogen. Die Postanweisungs-Formulare dürfen daher bei der Einlieferung mit Freimarken nicht beklebt sein.

Die Postverwaltung haftet für die Einziehung und Uebermittelung des Geldbetrages bis zur vollen Höhe desselben (nicht blos für den eingezogenen Betrag) und für die Sendung, wenn deren Werth nicht declarirt ist, wie für eine recommandirte. Der Absender erhält einen Einlieferungsschein, welcher, außer den bei der Recommandation und Werthangabe nothwendigen Angaben, die Summe des einzuziehenden Betrages in Buchstaben ausdrückt. Dagegen wird dem Adressaten für den bei der Einlösung eingezahlten Betrag ein Einlieferungsschein nicht ertheilt.

Im Einzelnen gestaltet sich das Verfahren wie folgt:

Die Aufgabe-Postanstalt prüft bei der Einlieferung die Uebereinstimmung von Sendung und Postanweisung hinsichtlich sämmtlicher correspondirender Angaben der Adressen, versieht beide mit der laufenden Mandats-Aufgabenummer und einem Abdruck des Aufgabestempels und trägt dieselben sodann entweder in besondere Annahmebücher oder in die vereinigten unter besonderer Rubrik und Nummerfolge ein.

Im letzteren Falle erscheint der einzuziehende Betrag entweder in der Rubrik für die Werthangabe — auf oder unter der Linie, je nachdem eine Sendung mit Werthangabe vorliegt oder nicht — oder in einer anderen, ein für alle Mal dazu bestimmten Rubrik. Die Ueberweisung vom Annahme- zum Abfertigungsgeschäfte geschieht gegen specielle Quittungsleistung, in gleicher Weise wie bei recommandirten Sendungen und Sendungen mit Werthangabe. Der die Zuschrift abnehmende Abfertigungsbeamte hat nochmals die Uebereinstimmung sämmtlicher Angaben zu prüfen und erst hiernach bei gewöhnlichen Briefen bz. Begleitbriefen zu gewöhnlichen Packeten die Verschnürung zu bewirken. Zum Behufe der Verschnürung muß das Postanweisungs-Formular durch Umlegen der Kanten dem Umfange des Couverts angepaßt werden. Das für die Sendung zu berechnende Porto wird stets auf der Adresse der Sendung ausgeworfen, bei gewöhnlichen Briefen u. s. w. außerdem auch noch auf der als Etiquette dienenden Rückseite des Postanweisungs-Formulars. Bei der Zutaxirung erfolgt der Ansatz des Portos in der Briefkarte zusammen mit dem Porto für recommandirte Sendungen. Packete sind den recommandirten gleich zu behandeln und in einer Summe mit den von diesen etwa vorhandenen in den Begleitpapieren aufzuführen. Der Decartirungsbeamte am Umspeditionsorte prüft bei Briefen mit Werthangabe die Uebereinstimmung von Sendung und Postanweisung lediglich mit Bezug auf die Mandats - Aufgabenummer und nimmt bei gewöhnlichen Briefen nur von dem Vorhandensein des Postanweisungs - Formulars Notiz. Der Decartirungsbeamte am Bestimmungsorte prüft in allen Fällen die Uebereinstimmung von Sendung und Postanweisung hinsichtlich sämmtlicher Angaben und löst zu diesem Zwecke bei gewöhnlichen Briefen die Verschnürung. Die Sendungen werden am Bestimmungsorte entweder in besondere Lagerregister oder in die vereinigten unter besonderer Rubrik, analog wie am Aufgabeorte, eingetragen, mit der Registernummer des Lagerbuchs sowohl auf der Adresse der Sendung als auf der Rückseite der Postanweisung bezeichnet, desgleichen auf beiden Theilen mit einem Abdrucke des Ausgabestempels versehen und mit Ausnahme der gewöhnlichen Packete, welche zur Packkammer gelangen, dem Ausgabegeschäfte überwiesen und daselbst bei den Werthsendungen aufbewahrt. Vor der Aushändigung an den Adressaten ist die Uebereinstimmung von Sendung und Postanweisung nochmals sorgfältig zu prüfen.

Litera und Nummer der eingezahlten Postanweisung werden nachrichtlich im Lagerbuche notirt, desgleichen die Registernummer des Lagerbuchs im Annahmebuche für Postanweisungen. Auf Grund dieser Notizen und des Datums des Ausgabestempels findet beim Ausgabegeschäfte eine tägliche Revision der lagernden Sendungen zur Ermittelung derjenigen statt, deren Einlösungstermin abgelaufen ist. Die Rücksendung erfolgt unverzüglich, wenn nicht nach Maßgabe der bestehenden Vorschriften die Zurückbehaltung durch besondere Umstände gerechtfertigt ist, welche bereits beim ersten Bestellungsversuche oder in Folge späterer Anzeige zur Kenntniß der Postanstalt gelangt sind. In diesem Falle ist an die Postanstalt des Aufgabeorts ein kurzes Benachrichtigungsschreiben abzusenden.

Die Postanstalt des Aufgabeorts notirt die Mandats-Aufgabenummer der Postanweisung nachrichtlich im Ankunftsbuche für Postanweisungen, desgleichen die Nummer des Ankunftsbuchs für Postanweisungen bz. auch den Eingang eines Benachrichtigungsschreibens im Annahmebuche für Mandatssendungen und controlirt auf Grund dieser Notizen ihrerseits die regelmäßige Rückkunft der Postanweisungen. Damit hat das Verfahren seinen Abschluß erreicht.

Zur Einkassirung von Schulden kann die gegenwärtige Form des Postmandatbriefs mit Anlagen beibehalten werden, nur daß auch hier das Postanweisungs-Formular an die Stelle des Postmandats-Formulars treten und der Nachweis des Postmandatbriefs überall bei den Mandatssendungen erfolgen müßte.

Die Reform des Postmandatverfahrens nach den in vorstehendem Entwurfe gemachten Vorschlägen ist weniger Umbildung als Durchbildung der primitiven Gestalt, weniger Veränderung als Erweiterung der ursprünglichen Anlage. Das Postmandatverfahren streift die beengende Hülle des Postmandatbriefs ab und entwickelt den gesunden Kern seiner Methode nach den Forderungen der allgemeinen Anwendbarkeit.

Vor Allem sind es drei, in der gegenwärtigen Gestalt des Verfahrens bereits erkennbar hervortretende Punkte, in welchen nunmehr die Auffassung der Nachnahme als allgemeiner Qualität aller Postsendungen ihren correcten Ausdruck findet: die Unterscheidung der Nachnahmesendungen nach Brief- und Fahrpostgegenständen, die Feststellung des Umfangs der Garantie für Sendung und Betrag, die Aufstellung eines proportionalen Tarifs gegenüber dem Recommandations- und Postanweisungsverfahren. Aber auch das eigentliche Verfahren ist so wesentlich vereinfacht worden, daß die vermehrte Nachweisführung reichlich aufgewogen wird. Die Verwaltung erspart sich die Beschaffung des einen Formulars und ihren Beamten beim zweiten die Mühe der Ausfüllung, eine Erleichterung, deren Werth sich an den Zahlen der Poststatistik ermessen läßt. Nach der Uebersicht für das Jahr 1871 betrug die Stückzahl der innerhalb des Norddeutschen Postgebiets und Elsaß-Lothringens zur Versendung gelangten Postvorschuß-Packete und Briefe zusammen 3,259,260 Stück. Ebenso viele Postanweisungs-Formulare würden zu verwenden und auszufüllen gewesen sein, wenn das Postmandatsverfahren in seiner gegenwärtigen Gestalt auf Vorschußsendungen hätte übertragen werden können und sollen.

Die Verwaltung gewinnt ferner für den Zweck der Geldübermittelung zugleich eine Urkunde, welche den Vorzug des Originals hat, und wird dadurch von aller Verantwortlichkeit für Versehen der Beamten bei Ausfüllung der Postanweisungsformulare befreit.

So scheint denn das Postmandatsverfahren in der That berufen zu sein, die Erbschaft des Postvorschußverfahrens anzutreten, der allgemeine Glaube an diese seine Mission dürfte sich bewahrheiten. Das Postvorschußverfahren aber ist reif zum Untergange, der Augenblick seiner Abschaffung ist nahe, die allgemeine Sehnsucht nach Befreiung von seiner Last kann befriedigt werden.

---

49. Post- und Verkehrseinrichtungen auf der Wiener Weltausstellung.

Von Herrn Postinspector Adrian in Constanz.

Wer die Wiener Weltausstellung in der Absicht besucht, sich einen Ueberblick über die Leistungen aller Völker in einem bestimmten Fache zu verschaffen, wird die Erreichung dieser Absicht durch die eingehaltene Aufstellungsweise der Gegenstände keineswegs gefördert finden. Wenn es auch unendlich schwierig oder nahezu unmöglich sein mag, ein allen Ansprüchen genügendes Schema für internationale Ausstellungen aufzustellen, so schien bei der letzten Pariser Weltausstellung 1867 die

mustergültige Form doch gefunden zu sein, indem hier die zusammengehörigen Producte derart classificirt und aufgestellt waren, daß sich gleichzeitig eine Uebersicht über die Leistungen aller Völker in einem einzelnen Fache und über die Gesammtproduction eines jeden Volkes erlangen ließ. Man hatte zu dem Zwecke die ovalrunde Ausstellungshalle in eine Anzahl Sectoren zerlegt, welche je nach dem Raumbedürfniß unter die einzelnen Völker vertheilt waren. Innerhalb des angewiesenen Platzes mußte in radialer Richtung eine bestimmte, allen Sectoren gemeinsame Reihenfolge eingehalten werden, vermöge welcher im Rundgange durch den Palast die gleichartigen Erzeugnisse aller Völker, dagegen im Quergange die Gesammtleistungen eines einzelnen Volkes übersehen werden konnten. Allein sei es, daß diese anscheinend so zweckmäßige Form der noch nicht dagewesenen Großartigkeit der Wiener Weltausstellung überhaupt nicht anzupassen war — der gesammte Ausstellungsplatz in Wien ist nahezu dreimal so groß als die vier Plätze, welche den vorangegangenen Weltausstellungen in London und Paris zur Verfügung standen, alle zusammengenommen — oder daß man sich in Wien die Aufgabe gestellt hatte, der Welt etwas Neues zu bieten: man hat sich dort für eine Anordnung nach streng geographischem System entschieden. So beginnt die Ausstellung an dem östlichen Eingange des Industriepalastes mit dem Lande der aufgehenden Sonne, Japan, und schließt, nach der geographischen Lage der Länder von Osten nach Westen fortschreitend, am westlichen Ausgange mit dem Lande des fernen Westens, Brasilien. Innerhalb des einem jeden Volke zugewiesenen Raumes in dem Hauptgebäude und den zahlreichen, dasselbe umgebenden Pavillons sind die Ausstellungsgegenstände in 26 Gruppen geschieden; die Maschinen und die Gegenstände der bildenden Kunst sind in besonderen Gebäuden untergebracht. Vergegenwärtigt man sich nun, daß der Ausstellungspalast aus einer Hauptgallerie von 950 Meter Länge und 25 Meter Breite besteht, die von 16 Quergallerien von 75 Meter Länge und 15 Meter Breite durchschnitten wird, daß in den zwischen den Quergallerien liegenden 28 Höfen von je 35 Meter Breite unzählige Nebengebäude sich anschließen, und daß das Ganze von zahlreichen Pavillons von zum Theil namhafter Ausdehnung umgeben wird; ferner, daß dieser endlose Raum — die Gesammtfläche des gedeckten Raumes beträgt 180,000 Quadratmeter — die Ausstellungen von 27 verschiedenen Staaten birgt, so wird man die Schwierigkeiten ermessen können, die z. B. Jemand zu überwinden hat, welcher die in den Ausstellungen aller 27 Staaten vertretene Gruppe V. (Textil- und Bekleidungs-Industrie) studiren will.

Auch der Postbeamte, welcher, um Fachstudien zu treiben, die Weltausstellung durchwandert, findet die auf das Verkehrswesen Bezug habenden Ausstellungs-Gegenstände vielfach zerstreut vor. Wir beschränken uns darauf, die speciell in das Postfach einschlagenden und im Postdienste Verwendung findenden Gegenstände aufzusuchen, und erfahren aus dem amtlichen Katalog, daß von den Postverwaltungen des Erdkreises sich nur die des Deutschen Reiches, von Bayern, Württemberg und der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie an der Ausstellung betheiligt haben.

Die Ausstellungen der Deutschen Reichs-Postverwaltung und der Postverwaltungen von Bayern und Württemberg sind, innerhalb der Ausstellung des Deutschen Reiches, der Gruppe XIII. (Maschinenwesen und Transportmittel) 4. Section (Straßenfuhrwerke und andere Transportmittel) eingereiht und befinden sich, zusammen mit der zur Gruppe XIV. (wissenschaftliche Instrumente) gehörigen Ausstellung der Deutschen Reichs-Telegraphen-Verwaltung, in einem besonderen, der

Quergallerie 8 a. angefügten Nebengebäude. Wir gelangen dahin, indem wir unseren Eintritt durch das Südportal des Hauptpalastes und die Rotunde nehmen, deren überwältigender Eindruck bereits in diesen Blättern geschildert worden ist. Ohne Aufenthalt wenden wir uns daher links der nach Westen führenden Hauptgallerie zu und befinden uns, hier angekommen, Angesichts der großartigen Collectiv-Ausstellung der Crefelder Sammet- und Seidenwaaren-Fabrikanten, inmitten der Ausstellung des Deutschen Reiches. Unseren Zweck fest im Auge, wenden wir uns sogleich links der nächsten Seitengallerie zu und werden am Eingange derselben durch die Ausstellung der Schwarzwälder Uhren-Industrie gefesselt.

Hier dürfen wir verweilen, denn Uhren sind der mit bekannter Pünktlichkeit arbeitenden Post unentbehrlich. In den reichhaltigen Ausstellungen der Gewerbe-Vereine von Furtwangen, Triberg und Eisenbach, sowie der Uhrenfabriken von Neustadt und Lenzkirch finden wir Uhren in großer Auswahl, von der einfachsten dreirädrigen aus Holz mit Wagbalken bis zur complicirten Normaluhr, Gewicht- und Zugfeder-Uhren von der Miniatur- bis zur Thurmuhr, vom einfachen Holzschilde bis zu reicher Pendule, ohne und mit Schlagwerk verschiedener Art (Kuckuk-, Wachtel-, Flöten- und Trompetenuhren), Gehwerke von zwölfstündiger bis einjähriger Dauer*). Die in den Postbüreaus eingeführte Regulator-Uhr ist in zahlreichen Exemplaren von der einfachsten (zum Preise von 20 Fl. an) bis zur elegantesten Ausstattung vertreten. Außer den Fabrikanten des Schwarzwaldes haben sich auch solche aus Württemberg, Bayern, Thüringen, Sachsen und Schlesien (darunter auch G. Becker in Freiburg in Schl.) in hervorragender Weise an der Uhrenausstellung betheiligt.

Nunmehr gelangen wir, an telegraphischen Apparaten von Siemens und Halske und Gebrüder Naglo in Berlin vorüberschreitend, in den Annex für die Ausstellungen der Deutschen Post und Telegraphie. In die Augen fallend präsentiren sich zunächst die lebensgroßen Figuren zweier Postillone, des einen in Gala-Montirung mit dem Ehrenposthorn, der Ehrenpeitsche und dem dreifachen Tressenstreifen, des anderen in gewöhnlicher Montirung. Weiter umschauend gewahren wir ringsum wohlbekannte Gegenstände: Wagen, Geräthschaften, Bücher und Karten, wie sie uns täglich im Dienste daheim umgeben; ja selbst von den Personen, die wir die ausgestellten Gegenstände betrachtend erblicken, sind uns nicht alle fremd, hier und da zeigen sich bekannte Gesichter von Collegen, die wir früher an anderen Orten kennen und achten lernten: Alle wurden sie durch den gleichen ehrenvollen Auftrag hier zusammengeführt. Wir vereinigen uns mit ihnen, die ausgestellten Gegenstände näher in Augenschein zu nehmen.

Nach dem Specialverzeichniß sind dieselben in fünf Abtheilungen geschieden, nämlich:

1. Posthäuser. Modell und Zeichnung vom Dienstgebäude für das Kaiserlich Deutsche General-Postamt in Berlin, sowie Zeichnungen von Dienstgebäuden in Halle a. S. und M. Gladbach.
2. Uniformen. Außer den bereits erwähnten lebensgroßen Figuren zweier

*) Jedem, der sich für die Schwarzwälder Uhren-Industrie interessirt, ist der Besuch des im nordwestlichen Hofe des Centralbaues aufgestellten Schwarzwälder Bauernhauses zu empfehlen, worin die Entwickelungsgeschichte dieser Industrie, die zur Zeit etwa 13,500 Menschen beschäftigt, in interessanter Weise veranschaulicht ist.

Postillone: Zeichnungen und Beschreibungen der Dienstuniformen für Postbeamte, Postunterbeamte und Postillone.

3. Modelle, Zeichnungen und Beschreibungen aller jetzt im Gebrauche befindlichen Gattungen von Personen-, Güter-, Cariol- und Factage-Postwagen, zum Theil mit Bespannung, sowie von Eisenbahn-Postwagen, Perron- und Packethandwagen, sämmtliche Modelle sind im Maßstabe von 1 : 6 in allen Einzelnheiten genau ausgeführt.

Um den Fortschritt der heutigen Zeit in der Bauart und der inneren Ausstattung der Wagen zu veranschaulichen, sind daneben auch Modelle von Postwagen aus dem 18. Jahrhundert, sowie eine Mappe mit Zeichnungen älterer Postwagen aus dem Anfange des 19. Jahrhunderts ausgestellt. Voll Erstaunen über die Anspruchslosigkeit unserer Vorfahren ersehen wir daraus, daß in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts die Personen-Postwagen noch von der primitivsten Construction waren: sie bestanden aus Wagenkasten von Korbgeflecht mit in Lederriemen hängenden Sitzen, erstere ohne Unterlage von Federn direct auf die Achsen gestellt und noch nicht einmal mit einem Verdeck versehen. In der zweiten Hälfte desselben Jahrhunderts ist zwar ein Verdeck schon vorhanden, das dem Passagier einigen Schutz gegen die Einflüsse der Witterung gewährt, doch sieht sich derselbe noch immer mit den zu befördernden Päckereien in einen gemeinschaftlichen Raum verwiesen. Auch diesem Uebelstande ist bis zum Jahre 1818 abgeholfen, wo zwischen Berlin und Aachen ein mit Plandecke verdeckter und mit einem Hintermagazin von Korbgeflecht versehener Personen-Postwagen coursirt. Im Jahre 1821 finden wir an einem Personen-Postwagen des Courses Coblenz-Trier schon ein ganz festes Verdeck und ein festes, verschließbares Hintermagazin von Holz. Die Güter-Postwagen derselben Zeit sind aber noch offen und von derselben Bauart, wie ein Jahrhundert früher die Personen-Postwagen; zu den Verpflichtungen des begleitenden Schirrmeisters gehörte es, eine Plandecke bei sich zu führen und nach Bedarf zu verwenden.

Außerdem enthält die Ausstellung der Deutschen Reichs-Postverwaltung:

4. Geräthschaften für den technischen Postbetrieb und
5. Bücher und Karten 2c.

Die größte Anziehungskraft auf die Besucher der Postausstellung übt die zur letzteren Abtheilung gehörige Freimarken-Sammlung des Kaiserlich Deutschen General-Postamts aus: sie enthält in 1890 verschiedenen Exemplaren sämmtliche Freimarken, welche bei allen Völkern des Erdkreises bis jetzt im Gebrauche gewesen und welche es zur Zeit noch sind, und ist somit wohl die reichhaltigste Sammlung dieser Art, die überhaupt existirt.

Im Uebrigen sind die Ausstellungen der Deutschen Reichs-Postverwaltung wie diejenigen der Königlich Bayerischen und der Königlich Württembergischen Postverwaltung bereits in dem Aufsatze des Herrn Postinspectors B. in E. (Postarchiv Nr. 13 S. 384 ff.) so eingehend geschildert worden, daß, um Wiederholungen zu vermeiden, hier bezüglich der Einzelnheiten dieser Ausstellungen einfach auf den so eben citirten Aufsatz verwiesen werden kann.

Das K. K. Oesterreichische Handelsministerium hat in einem jenseits der Maschinenhalle erbauten Pavillon mit der Aufschrift: »Beiträge zur Darstellung des Welthandels«, eine besondere Ausstellung von Gegenständen veranstaltet, die dem Post-, Telegraphen-, Eisenbahn-, dem statistischen und dem Gewerbe-Departement angehören. Die Gegenstände des Oesterreichischen Postwesens sind in dem vorgedach-

ten Berichte in Nr. 13 des Postarchivs ebenfalls bereits beschrieben worden. Von dem übrigen reichhaltigen und interessanten Inhalte dieser Ausstellung möge — zum Trost für alle Diejenigen, welche über die heutige »theure Zeit« klagen — nur eine graphische Darstellung der Getreidepreise in Oesterreich aus der Zeit von 1655 bis 1872 Erwähnung finden, aus welcher hervorgeht, daß im laufenden Jahrhunderte die billigsten Preise im Jahre 1822, die theuersten im Jahre 1805 bestanden, und daß die Preise von 1872 ungefähr die Mitte zwischen beiden hielten.

Stellen wir nun eine Vergleichung der von den verschiedenen Postverwaltungen ausgestellten gleichartigen Gegenstände an, so müssen wir zunächst einem Gefühle des Bedauerns Raum geben, daß nicht auch andere Postverwaltungen von anerkannt gutem Rufe ihre Einrichtungen der allgemeinen Beurtheilung übergeben haben. Der sachkundige Beschauer wird die Wahrnehmung machen müssen, daß die ausgestellten Postgegenstände ihrer wesentlichen Beschaffenheit und Einrichtung nach vielfach übereinstimmen. Man wird den Grund dieser Erscheinung unschwer darin finden, daß jede der ausstellenden Postverwaltungen bestrebt gewesen ist, die anderwärts gemachten Erfahrungen und praktischen Einrichtungen auch für sich nutzbar zu machen; ein Streben, welches durch die vielfachen Wechselbeziehungen der betreffenden Postinstitute, durch die nachbarliche Lage ihrer Gebiete und durch langjährige gemeinsame Vertragsverhältnisse noch besonders begünstigt werden mußte.

Nichtsdestoweniger ergeben sich naturgemäß auch mancherlei Abweichungen und Verschiedenheiten, unter denen zur Ergänzung des von dem früheren Herrn Berichterstatter bereits Mitgetheilten hier noch auf einige Punkte hingewiesen werden mag.

Die Oesterreichischen Eisenbahn-Postwagen sind im Innern mit größerer Eleganz und Bequemlichkeit ausgestattet, als die Deutschen, und enthalten auch sonst manche zweckmäßige Einrichtung; in der Decke ist eine Ventilations-Vorrichtung angebracht; der Boden der obersten Reihe der Brieffächer besteht aus durchsichtigem Drahtgeflecht, so daß das Zurückbleiben eines Briefes leicht bemerkbar wird; die Commodité befindet sich in einem besonderen abgeschlagenen Raume, über derselben, an einer aufzuschlagenden Klappe befestigt, das Lavoir, dessen Wasser beim Aufschlagen der Klappe durch das Abzugsrohr der Commodité abfließt; unter dem Fußboden sind zwischen den Rädern noch besondere Behältnisse zur Aufnahme von Päckereien angebracht, die aber schwer zugänglich sind, da die außerhalb des Wagens befindlichen Eingangsthüren nur geöffnet werden können, nachdem die Laufbretter zurückgeschlagen worden sind. Sollte es nicht zweckmäßiger sein, diese Behältnisse vom Innern des Wagens aus durch im Boden anzubringende Fallthüren zugänglich zu machen?

Außer den in der Oesterreichischen Postabtheilung befindlichen Eisenbahn-Postwagen ist auch noch von der Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Actien-Gesellschaft zu Simmering bei Wien in der Maschinenhalle ein Eisenbahn-Postwagen ausgestellt worden, welcher sich von jenen dadurch unterscheidet, daß er aus zwei vierrädrigen Waggons zusammengesetzt ist, deren einer das Büreau, der andere den Packraum enthält. Die Untergestelle beider Waggons sind durch eine Verkuppelung, gleichwie Locomotive und Tender, die Wagenkasten dagegen an den Giebelflächen und Decken durch in Falten gelegte (mithin eine Ausdehnung gestattende) gefirnißte Leinwand mit einander verbunden, so daß man beim Uebergange aus einem Waggon in den anderen nicht ins Freie tritt, sondern innerhalb desselben Wagens fortzuschreiten laubt. — Wie vortheilhaft diese Einrichtung für den Eisenbahn-Postdienst z. B.

auf Gebirgsbahnen sein kann, wo wegen der engen Curven der Bahnlinie eine beschränkte Längenausdehnung aller Fahrzeuge vorgeschrieben werden muß, wird der weiteren Ausführung kaum bedürfen.

Die Gruppe XIII. Section 4 (Straßenfuhrwerke) ist von allen Europäischen Völkern reichhaltig ausgestattet worden. Die ausgestellten Gegenstände sind jedoch fast ausschließlich Luxus-Fuhrwerke, deren Verwendung im Postdienste schon der hohen Preise wegen ausgeschlossen ist. Was Eleganz und Comfort der inneren Einrichtung und die Lackirung anlangt, so excelliren ohne Zweifel die Französischen Fabrikate; allerdings thun sie dies auch in der Höhe der Preise. Beispielsweise sei nur erwähnt, daß ein aus einer Französischen Fabrik hervorgegangener zweisitziger Comfortable von nicht einmal hervorragend eleganter Ausstattung von der Schauspielerin Fräulein Geistinger in Wien für den enormen Preis von 6000 Franken angekauft worden ist.

---

50. Die Organisation des Italienischen Postwesens.

Von Herrn Geheimen expedirenden Secretair Frank in Berlin.

Ein ebenso unverkennbarer als erfreulicher Zug unserer Zeit ist die immer rascher sich entwickelnde Schöpfung internationaler Beziehungen durch Eröffnung neuer Verkehrswege, sowie durch Vermehrung und Verbesserung der Verkehrsmittel.

Die geniale Verbindung ferner Welttheile durch den elektrischen Funken, die Vereinigung der Meere des Orients und des Occidents, die kühne Durchschneidung des transatlantischen Continents durch Schienenpfade sind Thaten, die bereits der Weltgeschichte angehören.

Bescheidener zwar aber nicht minder fördernd für den Culturberuf zweier Völker erscheinen die Ueberschienungen und die Tunnelwege der Alpen, durch welche dem Verkehr zwischen Deutschland und Italien die wesentlichsten Erleichterungen geboten werden.

In dem vor Kurzem abgeschlossenen Postvertrage zwischen dem Deutschen Reiche und Italien haben die Verkehrsbeziehungen beider Nationen einen erneueten Ausdruck der vielfachen gemeinsamen Interessen gefunden. Im Anschluß an diesen Vertrag, dessen Grundzüge mit der an seine Berathung sich knüpfenden Discussion neulich in diesen Blättern mitgetheilt wurden, soll im Nachstehenden versucht werden, den inneren Organismus desjenigen Verkehrsinstituts näher darzustellen, das auch ultra montes als Träger eines freien Ideenaustausches aufzutreten berufen ist.

Nachdem im Laufe der sechsziger Jahre unseres vielbewegten Jahrhunderts Italien aus seiner politischen Zerklüftung sich emporgerafft hatte, trat an die Regierung des neu begründeten Königreichs die Aufgabe heran, auch das Postwesen zu einem Ganzen umzuschaffen. Der erste Schritt hierzu war die Aufhebung der verschiedenen selbstständigen Landes-Postinstitute und die Bildung einheitlich organisirter, je einer vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten ressortirender Kreis-Postdirection unterstellter Postkreise (compartimenti postali), deren territoriale Begrenzung im Wesentlichen der früheren politischen Eintheilung Italiens entsprach.

Während dieses, gewissermaßen politischen, Uebergangsstadiums ergab sich, wennschon der gesammte Packetverkehr der Privatunternehmung überlassen war, durch das fortschreitende Anwachsen des Postinstituts und der Arbeitslast für dessen ausübende Organe immer mehr die Nothwendigkeit, mit den alten Traditionen und

den von der Piemontesischen Regierung übernommenen Normen der verschiedenen Beamten-Pragmatiken zu brechen und zum System der vollständigen Centralisation zu schreiten.

Dies ist durch das Königliche Decret vom 25. November 1869 und das zur Ausführung desselben erlassene Reglement, betreffend die Organisation der Postverwaltung, geschehen, welches im damaligen Umfange des Königreichs Italien mit dem 1. Juli 1870 und für den dem Italienischen Gebiete im September 1870 einverleibten Rest des Kirchenstaates mit dem 1. Januar 1871 in Kraft getreten ist*).

Durch das ebenerwähnte Decret wurde als oberste Verwaltungsbehörde für das Italienische Postwesen eine besondere

General-Postdirection

geschaffen, welche, im Uebrigen selbstständig, nur in ihren Beziehungen zum Gesammt-Staatshaushalt dem Ressort des Königlichen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten unterstellt blieb.

Die General-Postdirection — gegenwärtig noch in Florenz — besteht aus:

der Abtheilung I. für Personalwesen, Verwaltungs- und Auslands-Angelegenheiten,

der Abtheilung II. für Expeditions- und Courswesen,

der Abtheilung III. für den Postanweisungsverkehr.

Außer diesen drei Abtheilungen ist eine besondere Calculatur, eine Centralkasse, eine Oeconomieverwaltung und ein Central-Inspectionsamt vorhanden.

Das eigentliche Verwaltungs-Rechnungswesen — Feststellung des gesammten Rechnungsergebnisses, der Etats u. dergl. — liegt nicht in den Händen der General-Postdirection, sondern ist der General-Staatsrechnungsbehörde übertragen.

Der Wirkungskreis der Abtheilung I.

umfaßt die Bearbeitung

sämmtlicher Personal-, Cautions- und Bürgschafts-Angelegenheiten,

der Beschwerdesachen,

der Miethscontracte über die Postlocalien**),

des Retourbriefwesens, sowie

die Aufsicht über die Registraturen und die Oeconomieverwaltung;

ferner hat dieselbe

die auf die Einrichtung und bz. Aufhebung von Directionen und Aemtern I. Klasse bezüglichen gutachtlichen Ausarbeitungen, sowie die Vorarbeiten zur Abschließung von Postverträgen mit dem Auslande, die Leitung des gesammten Postverkehrs mit dem Auslande und die Abrechnung mit ausländischen Verwaltungen

zu besorgen.

---

*) Dieses Reglement besteht bis jetzt fast unverändert in Kraft; die wenigen, durch die »bolletini postali« veröffentlichten Modificationen haben in gegenwärtiger Darstellung entsprechende Berücksichtigung gefunden.

**) Von der Erwerbung eigener Posthäuser zur Unterbringung des Dienstbetriebes hat Italienische Verwaltung bis jetzt im Allgemeinen abgesehen.

Der Abtheilung II.

ist

die oberste Leitung des Expeditions-, Cours- und Transportwesens,
der geographischen Arbeiten,
des Landbestelldienstes und
des Seepostwesens,

sowie die Bearbeitung

der auf die Portofreiheiten, sowie
auf die Einrichtung bz. Aufhebung von Aemtern II. Klasse bezüglichen Geschäfte

übertragen.

Der Abtheilung III.

liegt ob:

die Leitung des Rechnungs- und Controlwesens bezüglich der Postanweisungen,
des Zeitungswesens,
der Depositalangelegenheiten, sowie
die Beaufsichtigung der Centralkasse.

Der Calculaturabtheilung

ist

die Revision der Betriebseinnahmen und Ausgaben,
die Abnahme und Revision der Abrechnungen der Provinzial-Directionen und der Aemter, sowie
die Vorbereitung der Etats

übertragen.

Die Oeconomieverwaltung

besorgt die Abschließung von Lieferungsverträgen für Druckmaterialien und andere Dienstgegenstände, sowie die gesammte Naturalverwaltung hinsichtlich derartiger Vorräthe, und zwar nicht nur für den Geschäftsbetrieb bei der General-Postdirection, sondern auch für jenen bei den Provinzial-Directionen, insoweit sich die Postverwaltung die directe Beschaffung der Materialien vorbehalten hat.

Außerdem werden bei der Oeconomieverwaltung die Inventarienverzeichnisse für die Provinzial-Directionen und Aemter I. Klasse geführt und die betreffenden Handwerkerrechnungen festgestellt.

Das Personal der General-Postdirection besteht gegenwärtig aus:

dem General-Postdirector,
3 Abtheilungschefs,
1 Calculaturchef,
1 General-Inspector,
60 Büreau- und Inspectionsbeamten,
44 Officialen und
78 Gehülfen.

Nicht unwesentlich verschieden von den Einrichtungen des Deutschen Reichs-Postwesens ist die Organisation des Verwaltungsdienstes, indem die vermittelnde Stufe zwischen der Generaldirection und den eigentlichen Betriebs-Postanstalten,

welche wir als reine Verwaltungsbehörden in den Ober-Postdirectionen besitzen, dort durch gemischte Verwaltungs- und Betriebsstellen:

die Provinzial-Directionen (direzioni provinciali)

gebildet wird.

In der Eigenschaft als Verwaltungsbehörden umfassen dieselben ein verhältnißmäßig kleines Gebiet, was schon daraus erhellt, daß ihre Zahl für den Umfang des jetzigen Königreichs Italien 69 beträgt.

Es bestehen gegenwärtig Provinzial-Directionen in folgenden Städten, und zwar:

I. Klasse
in

Florenz,
Genua,
Mailand,
Neapel,
Palermo,
Rom,
Turin,
Venedig.

II. Klasse
in

Alessandria,
Ancona,
Bologna,
Brescia,
Como,
Cuneo,
Livorno,
Messina,
Novara,
Padua,
Parma,
Pisa,
Verona.

III. Klasse.
in

Bari,
Bergamo,
Cagliari,
Catania,
Cremona,
Ferrara,
Foggia,
Lucca,
Mantua,
Modena,
Pavia,
Perugia,
Piacenza,
Potenza,
Siena,
Treviso,
Udine,
Vicenza.

IV. Klasse
in

Aquila,
Arezzo,
Ascoli,
Avellino,
Belluno,
Benevent,
Caltanisetta,
Campobasso,
Caserta,
Catenzaro,
Chieti,
Cosenza,
Forli,
Girgenti,
Grosseto,
Lecce,
Macerata,
Massa-Carrara,
Pesaro,
Porto Maurizio,
Ravenna,
Reggio in Calabrien,
Reggio in der Emilia,
Rovigo,
Salerno,
Sassari,
Syrakus,
Sondrio,
Teramo,
Trapani.

Das Personal dieser Directionen besteht im Ganzen aus:

69 Provinzial-Directoren,
39 Vicedirectoren,
199 Büreau- und Expeditionsvorstehern,
371 Officialen,
494 Gehülfen.

Die Graduirung der Provinzial-Directionen nach vier Klassen ist nicht so sehr für ihre Wirksamkeit, als vielmehr für die persönliche Stellung der Provinzial-Directoren maßgebend.

In ersterer Beziehung besteht der hauptsächlichste Unterschied nur darin, daß den Provinzial-Directionen I., II. und III. Klasse ein Vicedirector nebst einer entsprechenden größeren Anzahl von Büreau- oder Expeditionsvorstehern zugetheilt ist, während das dirigirende Personal der Provinzial-Directionen IV. Klasse nur aus dem Director und einem Büreau- oder Expeditionsvorsteher besteht.

Die Abtheilungsbüreaus (sezioni) der Provinzial-Directionen I., II. und III. Klasse sind folgende:

1) die Abtheilung für das Rechnungswesen und die Controlgeschäfte, von welcher insbesondere auch die Leitung der Geschäfte der Direction als Verwaltungsbehörde ausgeht,

2) die Kasse mit dem Büreau für Postanweisungen, als Kassenstelle und zur Verwaltung der Vorräthe an Freimarken und Taxwerthzeichen*) für den ganzen Bereich der Provinzial-Direction, sowie als Betriebsstelle für den Postanweisungs- und Zeitungsverkehr.

Ferner, als rein technische Betriebsstellen:

3) die Abfertigung und Decartirung, deren Vorsteher zugleich die Anbringung der Taxwerthzeichen obliegt,

4) die Distribuirungsstelle, für die Ausgabe der Postsendungen und die Leitung des Bestellgeschäfts,

5) die Frankirungsstelle, für den Detailverkauf der Freimarken und zur Auskunftsertheilung an das Publicum hinsichtlich des Portotarifs ꝛc.,

6) die Annahme- und Ausgabestelle für recommandirte und versicherte Sendungen.

Nach Maßgabe der Personal- und Localverhältnisse können die vorbezeichneten Stellen, durch Vereinigung zweier oder mehrerer Abtheilungen, auf eine geringere Anzahl beschränkt werden. Bei den Provinzial-Directionen IV. Klasse sind die Stellen unter 3 bis 6 stets zu einer einzigen Abtheilung vereinigt.

Als bloße Betriebsanstalten fungiren die

Aemter (Ufizi) I. Klasse

mit einem Postmeister (Capo d'Ufizio) an der Spitze und einer entsprechenden Anzahl nachgeordneter expedirender Beamten, sowie die

Aemter II. Klasse,

deren Geschäftsumfang ungefähr dem einer Postagentur entspricht, mit einem einzigen Beamten (Commesso).

Am Ende des Jahres 1872 waren vorhanden:

96 Postämter I. Klasse mit einem Personal von
- 96 Amtsvorstehern,
- 39 Officialen,
- 159 Gehülfen;

21 dieser Klasse angehörende Filial-Postämter in größeren Städten, mit
- 37 Amts- bz. Expeditionsvorstehern,
- 108 Officialen,
- 102 Gehülfen;

Ein Italienisches Postamt in Alessandria in Aegypten mit
- 1 Amtsvorsteher,
- 1 Expeditionsvorsteher und
- 2 Gehülfen.

Ferner 2513 Postämter II. Klasse.

*) Die Zutaxirung für unfrankirte Sendungen wird nicht in geschriebenen Zahlen, sondern durch Taxwerthzeichen (ähnlich wie die Francomarken), welche bei der Decartirung aufgeklebt werden, ausgedrückt.

Der dienstliche Wirkungskreis der Provinzial-Directoren ist, wie aus der oben dargestellten Organisation der Provinzial-Directionen hervorgeht, ein ziemlich beschränkter, und entspricht mehr der Stellung eines Postamtsvorstehers, dem eine gewisse Anzahl kleinerer Postanstalten zu ständiger Beaufsichtigung überwiesen ist. Im Uebrigen sind jedoch dem Provinzial-Director nicht nur die Beamten und Unterbeamten seines Localamts, sondern auch jene bei den sämmtlichen Postanstalten seiner Provinz unmittelbar nachgeordnet.

Insbesondere liegt dem Provinzial-Director ob:

a) die ständige Beaufsichtigung des Dienstes bei dem eigenen Amte und bei den Postanstalten der Provinz. — Bei den Provinzial-Directionen IV. Klasse hat sich der Director bei Erledigung gewisser Expeditionsgeschäfte im Localamte persönlich zu betheiligen;
b) die Sorge für die Aufrechterhaltung regelmäßiger Postverbindungen und die Beantragung der hierin etwa zweckmäßig erscheinenden Aenderungen;
c) die Entgegennahme und Erledigung der Beschwerden von Seiten des Publicums, bz. die Berichterstattung hierüber an die General-Direction;
d) die Bestimmung der Dienststunden bei den Aemtern II. Klasse;
e) die Berechnung und Anweisung der Entschädigungen auf Büreaukosten, nach Maßgabe der betreffenden speciellen Instruction;
f) die Führung des Schriftwechsels mit den Provinzial- und Communalbehörden.

Die Correspondenz mit den Ministerien, den auswärtigen Postverwaltungen, den General-Directionen von Eisenbahn- und Creditgesellschaften ist der General-Postdirection vorbehalten, an welche sich die Provinzial-Directoren vorkommenden Falles auch wegen der Beantwortung der etwa an sie gerichteten bezüglichen Anfragen zu wenden haben.

Außerdem sind die Provinzial-Directoren zur Annahme von Hülfsunterbeamten, in außergewöhnlichen, besonders dringlichen Fällen, zur Ertheilung von Urlaub bis zu fünf Tagen, sowie zur Verhängung von Disciplinarstrafen innerhalb gewisser, unten näher bezeichneter, Grenzen befugt.

Die Wirksamkeit der Büreau- oder Expeditionsvorsteher ist im Wesentlichen derjenigen unserer Expeditionsvorsteher bei den größeren Postämtern entsprechend; sie haben sich jedoch stets auch am Expeditionsdienste bei der ihnen unterstellten Abtheilung zu betheiligen.

Ebenso haben die Vorsteher der Aemter I. Klasse, neben der Ueberwachung des nachgeordneten Personals und den speciellen Amtsvorstehergeschäften, am Expeditionsdienste persönlich Theil zu nehmen.

Die Postämter II. Klasse werden in der Regel als Nebenbeschäftigung an Personen aus dem kaufmännischen, dem Gewerbestande und ähnlichen Berufskreisen übertragen.

Auch Personen weiblichen Geschlechts finden, seitdem die Zulassung von Frauen zu öffentlichen Aemtern in Italien gesetzlich gestattet ist, als Vorsteherinnen der Postämter II. Klasse Verwendung.

Bis jetzt sind 60 solcher „Commesse“ in der Italienischen Postverwaltung vorhanden. Die Vorsteher bz. Vorsteherinnen der Postämter II. Klasse können sich unter ihrer eigenen Verantwortlichkeit und mit Genehmigung der vorgesetzten Provinzial-Direction durch andere Personen im Dienste unterstützen und vertreten lassen.

Der Dienst der Eisenbahn-Postbüreaus (Sezioni ambulanti) ist nicht besonderen Eisenbahn-Postämtern unterstellt, sondern wird von dem Personal und unter Leitung der Postanstalten auf den Eisenbahnstationen an der Linie oder, wo solche Postanstalten nicht vorhanden sind, der betreffenden Provinzial-Direction oder der Postanstalt an einem der Endpunkte der Linie verrichtet. Während der Fahrt ist der dienstälteste Beamte für die im Waggon vorhandenen Requisiten und Materialien, sowie für den ordnungsmäßigen Fortgang der Geschäfte verantwortlich.

Der Fahrturnus wird von den betheiligten Aemtern bz. Directionen gemeinschaftlich festgestellt und der General-Direction mitgetheilt.

Sofern am Abgangsorte der ambulanten Büreaus eine Postanstalt sich befindet, hat diese die vorbereitenden Geschäfte für das ambulante Büreau wahrzunehmen, hinwiederum werden die im ambulanten Dienste verwendeten Beamten, sofern sie länger als während der vorschriftsmäßigen Ruhezeit an einem der Endpunkte der Linie sich aufhalten, zur Verrichtung des Expeditionsdienstes bei der betreffenden Orts-Postanstalt mit herangezogen.

Der Postbetrieb zur See ist an mehrere größere Dampfschifffahrt-Unternehmungen auf Grund besonderer Concessionen vergeben, so insbesondere an:

R. Rubattino & Co. für den Seepostverkehr mit Sardinien und Tunis;

J. & V. Florio & Co. für den Seepostverkehr mit der Insel Sicilien, Tunis und Malta;

Peirano, Danovaro & Co. desgl. an den Küsten des Italienischen Festlandes;

Adriatico-Orientale desgl. mit Egypten und

Ottaviani
Procida-Ischia } für einige kleinere Linien.
Salzedo

Zur Herbeiführung einer gleichmäßigen Anwendung der Reglements und Dienstvorschriften, sowie zur Sicherstellung des Kasseninteresses der Verwaltung ist ein besonderer Aufsichtsdienst organisirt, welcher von den Central-Inspectoren (Ispettori centrali) und den Districts-Inspectoren (Ispettori distrettuali) wahrgenommen wird.

Ersteren, welche das unter dem General-Inspector stehende Inspectionsamt bei der General-Direction bilden, liegt hauptsächlich die Beaufsichtigung der Provinzial-Directionen und ambulanten Büreaus ob; außerdem werden dieselben in besonderen Fällen zur Führung von Untersuchungen und zu anderen speciellen Commissorien herangezogen. Einer der Central-Inspectoren ist ferner zur Wahrnehmung des Aufsichtsdienstes für den Bezirk Florenz bestimmt. Die Districts-Inspectoren haben den Aufsichtsdienst hinsichtlich der Aemter I. und II. Klasse wahrzunehmen.

Der betreffende Dienstzweig ist in 19 Districte getheilt, deren jeder, mit Ausnahme der nur den Bezirk der gleichnamigen Provinzial-Direction umfassenden Distrikte Rom und Potenza, aus 2 bis 8 Provinzial-Directionen gebildet ist.

Jedem solchen Bezirke steht ein Districts-Inspector vor, welcher unmittelbar dem Inspectionsamt bei der General-Direction nachgeordnet, bz. von der Provinzial-Direction, an deren Sitz er seinen Wohnort hat, unabhängig ist, im Uebrigen aber ungefähr dieselbe dienstliche Stellung und den gleichen Wirkungskreis, wie die Post-Inspectoren im Deutschen Reichspostdienste einnimmt.

In außergewöhnlichen Fällen sind die Provinzial-Directoren befugt, einen ihrer Beamten zur Vornahme von Visitationen oder anderen Ermittelungen innerhalb des Bezirks der Provinzial-Direction abzuordnen; bezüglich jeder solchen Maßregel ist jedoch sofort an die General-Direction unter Darlegung der Gründe zu berichten. Außerdem sind nach beendigtem Commissorium die betreffenden Protokolle dem Districts-Inspector einzuhändigen.

Die Aufnahme in den Italienischen Postdienst ist nicht von dem Nachweis einer gewissen schulwissenschaftlichen Bildung, sondern von dem Bestehen einer Prüfung abhängig, welche die vorhandenen Bewerber zusammen und in der Clausur gewissermaßen als Concurrenz-Examen abzulegen haben.

Um zu diesem Examen zugelassen zu werden, ist im Allgemeinen nur erforderlich, daß der Bewerber:

Landesangehöriger,
mindestens 18 und nicht über 30 Jahre alt,
von unbescholtenem Rufe,
von gesunder und normaler Körperbildung, sowie
im Stande ist, die vorschriftsmäßige Caution zu bestellen.

Das Examen umfaßt nur schriftliche Ausarbeitungen, und zwar:

a) einen Italienischen Aufsatz,
b) eine Aufgabe aus der Elementar-Arithmetik,
c) ein Thema aus der Geographie, insbesondere derjenigen des Königreichs Italien,
d) eine Probe-Reinschrift.

Je nach dem Ausfall der Prüfung wird von den bestqualificirten Bewerbern die erforderliche Anzahl zur unentgeltlichen Praxis während 1 bis 2 Jahren zugelassen, nach deren Ablauf die Ernennung als Gehülfe (ajutante) auf Grund des Qualificationsattestes des betreffenden Amtsvorstehers erfolgt.

Die Gehülfen bilden die II. Beamten-Kategorie; das Vorrücken in die I. Kategorie ist von dem Bestehen eines Concurrenz-Examens für die Dienststellen der Officiale (uffiziali) abhängig, zu dessen Ablegung die Gehülfen nach Ablauf einer mindestens zweijährigen Dienstzeit, einschließlich der Zeit der unentgeltlichen Praxis, zugelassen werden.

Die Zulassung zu diesem Examen kann auch den Commis bei den Postanstalten II. Klasse gestattet werden, wenn dieselben eine mindestens fünfjährige Dienstzeit zurückgelegt haben.

Nach bestandenem Examen rangiren dieselben, bezüglich des Vorrückens in die I. Beamten-Kategorie, mit den Gehülfen und lediglich nach Maßgabe des Resultats der Concurrenz-Prüfung.

Die Zulassung zu den höheren Stellen der Verwaltung findet nach Maßgabe der vorhandenen Vacanzen und nach dem Bestehen eines weiteren Examens, des »Examens für die Dienststellen der Secretaire, Inspectoren 3ter oder Directoren 4ter Klasse« statt.

Bei eintretender Erledigung derartiger Stellen werden durch Bekanntmachung im Postamtsblatt die Zahl der erledigten Stellen, die betreffenden Stationsorte und der Zeitpunkt der Abhaltung des Examens zur Kenntniß der betheiligten Beamten gebracht.

Die Gegenstände des Examens, welches gleichfalls schriftlich und in der Clausur abzulegen ist, sind folgende:

a) eine Ausarbeitung über Gegenstände des Postdienstes,
b) ein Thema über die hauptsächlichsten für den Postverwaltungsdienst in Betracht kommenden Landesgesetze, sowie über die Postverträge mit den ausländischen Verwaltungen,
c) eine geographische Arbeit,
d) eine Rechnungs-Aufgabe*).

---

*) Nachstehende Themata, welche bei einem im November 1870 abgehaltenen Examen den Gegenstand desselben gebildet haben, werden die Anforderungen, welche an die Candidaten des höheren Examens gestellt werden, näher veranschaulichen.

Zu berücksichtigen bleibt, daß die Arbeiten, wie oben bemerkt, in der Clausur, sowie innerhalb einer bestimmten Zeit und ohne jegliche Hülfsmaterialien zu fertigen sind.

ad a.

1. Die Spedition recommandirter und versicherter Sendungen geschah früher mittelst ein und desselben Kartenschlusses, welcher zugleich die gewöhnlichen Correspondenzen enthielt. Im Jahre 1866 hat die Verwaltung es für angebracht gehalten, den Expeditionsmodus für die gedachten Gegenstände dahin abzuändern, daß für letztere besondere Kartenschluß-Bunde zu fertigen sind.

Candidat wolle seine Ansicht über dieses System darlegen, die Wirkungen, welche dasselbe gehabt hat, bezeichnen, sich darüber äußern, welches der beiden Systeme ihm im Interesse der Verwaltung und des Dienstes den Vorzug zu verdienen scheint, und die Motive und Erwägungen, auf welche er sein Gutachten stützt, ausführlich entwickeln.

2. Welcher Unterschied besteht zwischen der Ausfertigung von Duplicaten für Postanweisungen und deren Erneuerung?

Für welche Arten von Postanweisungen ist die Ausfertigung von Duplicaten zulässig, für welche nicht? Welches sind die Gründe?

ad b.

1. Ein Beamter, welcher gegenwärtig 47 Jahre alt ist, hat der Regierung 28 Jahre lang gedient, von der Stellung eines Volontairs anfangend bis zu der eines Provinzial-Directors. Während seiner dienstlichen Laufbahn war derselbe aus Familienrücksichten zwei Mal temporär in den Ruhestand versetzt, so daß seine Abwesenheit vom Dienste zusammen 1 Jahr 9 Monate 18 Tage ausmacht. Außerdem war derselbe ein anderes Mal wegen Krankheit für einen Zeitraum von 1 Jahr 4 Monaten auf Wartegeld gesetzt. Schließlich war derselbe wegen einer Reduction des Personals in Disponibilität versetzt und blieb in derselben 1½ Jahre.

Es fragt sich:

a) Ob er einen Anspruch auf Versetzung in den Ruhestand hat oder nicht, und aus welchen Gründen?
b) Welches auch die Antwort auf diese erste Frage sein möge — wie viel Jahre, Monate und Tage pensionsberechtigender Dienstzeit können diesem Beamten nach Maßgabe der bestehenden Gesetze angerechnet werden?

2. Im Verkehr mit welchen ausländischen Staaten tritt eine Reduction hinsichtlich der Werthsdeclarationen ein, und welche Italienischen Postanstalten sind zur Vornahme dieser Reduction ermächtigt?

3. Wie ist ein von Neapel nach Venedig abgesandter recommandirter Brief, dessen Adressat nach Paris abgereist ist und den Auftrag hinterlassen hat, die für ihn bestimmten Correspondenzen nach dem neuen Bestimmungsorte nachzusenden, von der Postanstalt in Venedig zu behandeln?

ad c.

1. Aus welchen Staaten besteht das südliche, mittlere und nördliche Europa?
Deren Hauptstädte, Regierungsform, vorherrschende Religion.

2. Welche Wirkungen für die Schifffahrt wird die bereits vollendete Durchstechung der Landenge von Suez und die projectirte der Landengen von Corinth und Panama hervorbringen?

3. Welches ist der Schifffahrtsweg zwischen Odessa und Petersburg?

Der Erfolg des Examens ist von dem Resultat der Concurrenz derart abhängig, daß demjenigen Candidaten, dessen Arbeiten die günstigste Censur erhalten haben, die erledigte Stelle übertragen wird.

Bei Aufstellung der Censur findet, neben der Bearbeitung der obenbezeichneten Prüfungsgegenstände, die etwa bewiesene Kenntniß fremder Sprachen angemessene Berücksichtigung.

Das Vorrücken in den Stellen ist demnächst in der Regel von der Anciennetät (promozione per anzianità) abhängig. Für besonders hervorragende Dienstleistungen oder bei Documentirung außergewöhnlicher Fähigkeiten, verbunden mit einer tadellosen Führung und regem Eifer, kann auch eine Beförderung außerhalb der Anciennetät eintreten (promozione per merito). In dieser Beziehung ist jedoch die Beförderung von der Entscheidung des Verwaltungsrathes (consiglio di Amministrazione) abhängig, welcher bei der General-Direction, wenigstens ein Mal monatlich, unter dem Vorsitze des General-Directors, zu collegialischer Berathung zusammentritt.

Bei Anstellungen und Beförderungen im Allgemeinen sind etwaige Verwandtschaftsverhältnisse insofern zu berücksichtigen, als Ascendenten, Descendenten, Bruder, Schwiegersohn und Schwiegervater nicht bei ein und derselben Direction beschäftigt werden dürfen, wenn der Eine Director, der Andere Büreauvorsteher sein würde, oder bei ein und derselben Abtheilung oder demselben Amte I. Klasse, wenn der Eine Amtsvorsteher, der Andere nachgeordneter Beamte sein würde.

Wenn, wie aus Vorstehendem hervorgeht, auf der einen Seite die Anforderungen an den Bildungsgrad der Italienischen Postbeamten im Allgemeinen nicht so hoch sind, als dies z. B. bei der Deutschen Reichs-Postverwaltung der Fall ist, so sind auf der anderen Seite auch die Gegenleistungen des Staates erheblich geringer. Nach der neueren Gehalts-Regulirung beträgt das jährliche feste Gehalt:

---

ad d.

Mit der Englisch-Ostindischen Post sind im Monat December 1865 nachstehende Briefe und Drucksachen befördert worden:

Ankommend von London:			Abgehend nach London:		
	Briefe. Kilo.	Drucksachen. Kilo.		Briefe. Kilo.	Drucksachen. Kilo.
5. Dezember	327	584	4. Dezember	250	2335
16. »	651	1180	11. »	257	2124
22. »	326	484	18. »	240	1988
26. »	213	266	20. »	700	6791

Es entsteht die Frage:

1. Wie viel beträgt, nach Maßgabe der für die wöchentlich durch Italien zur Beförderung gelangenden geschlossenen Briefpackete von Capitain Tyler vorgeschlagenen Transitgebühr von 75 Cent. pro Unze Briefe — die Unze zu 30 Gramm — und pro Kilogramm Drucksachen für den Landtransport, und von 30 Cent. pro Unze Briefe und pro Kilogramm Drucksachen für den Seetransport von Brindisi bis Alessandria, der gesammte Italienische Transitgebühren-Bezug pro Jahr?

2. Welchen Zuschlag würde England für diesen Transit zu jedem Portobetrag für einen Brief von 15 Gramm und zu jedem Portobetrag für eine Drucksache von 40 Gramm zu tragen haben?

3. Wie viel würde pro Kilometer und pro Unze Briefe bz. Kilogramm Drucksachen der Landtransit und wie viel der Seetransit kosten, wenn in Rechnung gezogen wird, daß die Landtransportstrecke von Susa bis Brindisi 1149 Kilometer, die Seetransportlinie von Brindisi bis Alessandria 274 Seemeilen — eine Seemeile = 5555,55 Meter — beträgt?

	Lire
des General-Postdirectors	8000
der Abtheilungschefs bei der General-Direction	5000—6000
des Central-Inspectors	5000
der Provinzial-Directoren I. Klasse	5000
der Secretaire (Büreaubeamte bei der General-Direction) Inspectoren, Vice-Directoren und Directoren II.—IV. Kl.	3000—4000
der Büreau- und Expeditions-Vorsteher, Vice-Directoren und Vice-Inspectoren	2200—3000
der Officiale I. Klasse	1800
der Officiale II. Klasse	1500

Die Gehülfen beziehen, je nach der Klasse, welcher der ihnen zugewiesene Stationsort angehört und in gewisser progressiver Steigerung von 5 zu 5 Dienstjahren, ein Gehalt von 800—2400 Lire.

Außer den fixirten Diäten der Inspectoren, den Diäten für besondere Commissorien außerhalb des Stationsortes, den Meilengeldern für die Beamten der ambulanten Büreaus, den Vergütungen auf Büreauausgaben u. dgl., welche Nebenbezüge im Allgemeinen nach ähnlichen Grundsätzen, wie im Deutschen Reichs-Postdienste gewährt werden, besteht die besondere Einrichtung, daß für die dienstliche Beschäftigung in der Zeit von 11 Uhr Abends bis 5 Uhr früh eine bestimmte Vergütung gewährt wird, sofern dieser Nachtdienst mehr als 30 Stunden pro Semester ausmacht.

Das Einkommen der Commis bei den Aemtern II. Klasse wird, nach Maßgabe des Umfanges der betreffenden Postanstalt und der Verantwortlichkeit des Stelleninhabers, für jede Postanstalt, und zwar in der Regel auf je fünf Jahre, bz. bei eintretenden wesentlichen Veränderungen in den Verhältnissen der Postanstalt, oder bei einem Wechsel in der Person des Commis, besonders festgestellt.

Für verkaufte Francomarken wird eine Vergütung von 2 Procent gewährt. Als Minimaleinkommen gilt, ausschließlich der Entschädigung für Büreauausgaben, der Betrag von 180 Lire. Von diesem Satze an bewegt sich das Jahreseinkommen der Commis bis zu einer Höhe von 1800 Lire bei einem Durchschnittssatze von 500 bis 600 Lire.

Die Pensionirung der definitiv angestellten Beamten der Postverwaltung erfolgt nach Maßgabe der für die übrigen Staatsbeamten des Königreichs geltenden gesetzlichen Bestimmungen.

Bezüglich der Anforderungen an die Arbeitsleistung der Beamten der Italienischen Postverwaltung gilt zunächst als Grundsatz, daß die gewöhnliche Arbeitszeit für jeden Beamten nicht weniger als 7 Stunden pro Tag betragen soll.

Sofern die dienstlichen Rücksichten es gestatten, wird jedem Beamten der I. Kategorie Urlaub bis zu 4 Wochen, jedem Beamten der II. Kategorie bis zu 3 Wochen im Jahre ertheilt. Auf diese Zeit werden die im Laufe des Jahres etwa vorgekommenen kürzeren Beurlaubungen angerechnet.

Die gewöhnlichen Urlaube werden ausschließlich von der General-Direction ertheilt. Außerdem tritt eine Beurlaubung nur in Erkrankungsfällen und bei anderen außerordentlichen Anlässen ein, welche eine Fernhaltung des Beamten vom Dienste unbedingt erfordern.

Als Unterbeamte (agenti subalterni) werden in der Regel nur solche Bewerber angenommen, welche im Landheer oder in der Kriegsmarine gedient haben; ferner müssen die Bewerber

Landesangehörige,
von kräftiger, gesunder Körperconstitution,
von unbescholtenem Rufe,
im Lesen, Schreiben und Rechnen hinlänglich bewandert,
des Französischen soweit mächtig sein, um Adressen in dieser Sprache lesen zu können, sowie
zwischen dem Mündigkeitsalter und dem 35. Lebensjahre stehen.

Nur in dem Falle, wenn solche Bewerber, welche im Militair gedient haben, nicht vorhanden sind, kann auf andere zurückgegriffen werden; derartige Bewerber dürfen jedoch nicht über 30 Jahre alt sein. Die einzelnen Klassen der Unterbeamten und deren Wirkungskreis sind im Wesentlichen unseren bezüglichen Verhältnissen entsprechend.

Außer den Conducteuren (messagieri),
Briefträgern (portalettere),
und Büreaudienern (serventi)

besteht jedoch als I. Klasse der Unterbeamten diejenige der Ober-Briefträger (brigadieri), welchen eine Art Aufsichtsdienst über die Briefträger übertragen ist.

Insbesondere haben dieselben durch persönliche Begehung der den Briefträgern zugewiesenen Bestelltouren darüber zu wachen, daß die Briefträger bei den Bestellungen mit der erforderlichen Accuratesse zu Werke gehen, sich nicht an öffentlichen Orten aufhalten u. dgl. mehr. Bezüglich der von den Briefträgern als unbestellbar zurückgegebenen Sendungen haben die Ober-Briefträger für die richtige Beifügung der erforderlichen Vermerke zu sorgen, außerdem aber auch von Zeit zu Zeit persönlich wiederholte Bestellungsversuche zu machen, um die Richtigkeit der von den Briefträgern hinsichtlich der Unbestellbarkeit gemachten Angaben zu controliren.

Die zu Versehung des Postdienstes auf dem platten Lande bestimmten Organe (agenti rurali) zerfallen in fünf Klassen:

Landbriefträger (portalettere rurali),
Landpostboten (pedoni rurali),
Landbrief-Vertheiler (distributori rurali),
Landbrief-Sammler (collectori rurali),
Sammel-Briefträger (portalettere collectori).

Die denselben obliegenden Geschäfte gehen aus den obigen Bezeichnungen hervor.

Die Zahl dieser Agenten betrug am Schlusse des Jahres 1870 2907, von welchen die verhältnißmäßig geringe Anzahl von 3867 Ortschaften begangen wurde.

Zur Ausübung der Disciplinargewalt über die Beamten und Unterbeamten der Postverwaltung sind:

a) die Amts- und Büreau- bz. Expeditions-Vorsteher:
durch Ertheilung mündlicher Verweise,

b) die Provinzial-Directoren:
durch Ertheilung mündlicher Verweise und Verhängung von Geldstrafen von 50 Centesimi bis zu 10 Lire

befugt. Geldstrafen von 5 bis 10 Lire können von den Provinzial-Directoren jedoch nur nach Anhörung eines

Disciplinarrathes
verhängt werden.

Letzterer besteht aus dem Director und zwei Büreau- bz. Expeditions-Vorstehern, oder einem solchen und einem nachgeordneten Beamten der Provinzial-Direction.

Die übrigen Disciplinarstrafen:
schriftlicher Verweis,
Geldstrafen von 10 bis 50 Lire bz. Einbehaltung der Dienstbezüge,
Suspendirung,
zeitweise Ausschließung von der Beförderung,
Versetzung in den Ruhestand,
Entlassung,
gehen von der General-Direction aus; nur in besonderen Fällen, sofern Gefahr im Verzuge sein würde, sind die Provinzial-Directoren und die Postinspectoren bei Vornahme von Visitationen befugt, die Suspendirung selbst anzuordnen. Wegen Bestätigung dieser Maßregel haben dieselben jedoch sofort Anzeige an die General-Direction zu erstatten.

Die Namen derjenigen Beamten, welche wegen dienstlicher Vergehen in den Ruhestand versetzt oder entlassen worden sind, werden, unter Angabe der Gründe, im Postamtsblatt veröffentlicht.

---

51. Die Amerikanische Nordpolar-Expedition unter C. F. Hall.

Während nach Entsendung der auf eine Dauer von drei Jahren berechneten großen Oesterreichischen Polarexpedition unter Weyprecht und Payer in der Entwickelung der Nordpolarfrage eine gewisse Pause eingetreten zu sein schien, wird plötzlich das Interesse weiterer Kreise wiederum auf jene Eiswüsten und Schneegefilde in den arktischen Meeren gelenkt, die noch immer der Erforschung harren.

Diesmal sind es die Schicksale der Amerikanischen Polarexpedition unter Capitain Hall, welche einerseits durch die erreichten Erfolge, andererseits aber wegen des tragischen Endes Hall's, sowie wegen einer alle derartigen Erlebnisse weit hinter sich lassenden Eisschollenfahrt von neunzehn Gefährten Hall's gerechten Anspruch auf besondere Theilnahme erheben können.

Bekanntlich hatte Capitain Hall auf dem von Seiten der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika vortrefflich ausgerüsteten Dampfer Polaris*) am 29. Juni 1871 New-York verlassen, um durch die Davisstraße, Baffinbai, den Smithsund und den Kennedykanal nach dem großen Polarmeere zu gehen, welches den Berichten von Kane und Morton zufolge jenseits des Kennedykanals den Weg zum Nordpol öffnen soll. Morton, dessen höchste erreichte Breite Cap Constitution in 80° 23′ N. war, befand sich als Theilnehmer der Expedition selbst auf der »Polaris«; bewährte Forscher, wie Bessels und Meyer, standen dem eifrigen Führer Hall zur Seite; und alle wissenschaftlichen Kreise hegten daher die berechtigtesten Hoffnungen für die endliche Lösung des großen Problems von Jahrhunderten. In der That war

*) Vergl. die Mittheilungen im nichtamtlichen Theil des Postamtsbl. von 1871 S. 502 ff.

die »Polaris« anfänglich vom Glücke begünstigt; sie durchschnitt in rascher Fahrt, trotz der Eisfelder, welche hie und da in den verhältnißmäßig engen Sunden im Westen Grönlands das Vordringen erschwerten, den Smithsund und Kennedykanal und befand sich am 29. August 1871 bereits auf der Höhe von Cap Lieber in 80° 35′ N. B., dem fernsten in diesen Regionen bisher von Hayes (1861) erreichten Punkte. Von hier wurde weiter nach Norden in den von Grinnel- und Hall-Land eingeschlossenen Robesonkanal gefahren und nach allerdings hartem Kampfe mit vermehrten Eismassen und dichten Nebeln am 3. September 1871 die Breite von 82° 16′ N. erreicht, bis wohin noch kein Europäer vor Hall vorgedrungen war. Professor Petermann, der unermüdliche Förderer der Nordpolarforschung, bezeugt, daß Hall's Fahrt als die bedeutendste bisher zu Schiffe gegen den Nordpol hin ausgeführte Expedition anzusehen ist; er erklärt im Hinblick darauf, daß die große Schwedische, 1872/73 zur Erreichung des Pols auf Schlitten ausgesandte Expedition nicht über die Philippsinseln (80° 45′ N. B.) hinausgelangt ist, die Ergebnisse der Hallschen Fahrt für eine wichtige Bereicherung unserer Polarerfahrungen. Leider vermochte Hall, aller Anstrengungen ungeachtet, das Eis im Robesonkanal mit dem Schiffe nicht zu durchbrechen; er wandte sich östlich nach dem Lande hin, um einen passenden Hafen ausfindig zu machen, fand aber in »Repulse-Harbour« (82° 9′ N. B.) so starke Ebbe und Fluth, daß der Ort für ein etwaiges Winterquartier nicht geeignet erschien; auch eine Fahrt von Repulse-Harbour weiter nördlich war unausführbar.

Unzweifelhaft ist hier der Wendepunkt des ganzen Unternehmens gewesen. Der zweite Schiffsoffizier, Capt. Tyson, hatte vom Mastkorbe der »Polaris« aus die Küste des Robesonkanals sich nach Nordosten wenden gesehen; auch von Repulse-Harbour aus war festgestellt worden, daß der Kanal nach Südosten hin sich erweitere; danach war es zweifellos, daß zwar nicht Morton's centrales Polarbecken, wohl aber ein großer offener Sund vor den Polarfahrern lag; nicht minder sicher erschien es, daß die Fahrt, wenn einmal erst das Eis des in 82° N. B. flaschenähnlich verengten Robesonkanals, eine Passage von 20—30 Meilen, überwunden war, recht gut bis 85° und 86° N. B. oder noch weiter würde fortzusetzen gewesen sein.

Wenn Capt. Hall gleichwohl durch die Bedenken des ersten Schiffsoffiziers, Capts. Buddington, der entschieden gegen eine Ausdehnung der Fahrt in nördlicher Richtung gewesen zu sein scheint, sich zur Umkehr von einer so günstigen Position bewegen ließ, so mag die Besorgniß, im Eise besetzt zu werden, dabei maßgebend gewesen sein. Genügend aufgeklärt sind diese Gründe noch nicht; die Thatsache selbst ist eine sehr bedauerliche.

Die »Polaris« legte, nachdem der Entschluß zur Umkehr gefaßt war, an einem Eisfelde bei; es wurde ein Bericht über den bisherigen Verlauf der Expedition abgefaßt und in einen Kupfercylinder eingeschlossen, letzterer aber dem Meere anvertraut, um von den Strömungen der Heimath zugeführt zu werden; nach Absendung dieser Flaschenpost dampfte das Schiff südwärts.

Am 5. September 1871 traf die »Polaris« glücklich in der »Thank God-Bay« ein, deren Hafen zum Winteraufenthalt ausersehen wurde. In dieser Breite 81° 38′ N. bei 44′ W. L. v. Gr. hatte noch kein Europäer einen Polarwinter überstanden. Als man mit den Vorbereitungen für das Quartier zu Ende war, unternahm Hall — am 10. October 1871 — in Begleitung des Steuermanns Chester und der Eskimos Joe und Hans Christian auf zwei von Eskimohunden gezogenen

Schlitten eine Fahrt nach Norden über die Newmanbai und erreichte den schon einmal besuchten »Repulsehafen« wieder, mußte aber von weiterem Vordringen abstehen und umkehren, da er sich krank fühlte und die Winternacht im Anzuge war. Gleich nach Hall's Rückkehr, am 24. October, trat eine Verschlimmerung seines Leidens ein; er wurde gelähmt und starb schon am 8. November 1871. Sein Grab befindet sich eine halbe Meile weit vom Ankerplatze der »Polaris« im Thank God-Hafen auf Hallland; ein schmuckloses hölzernes Grabmal inmitten der Eiswüsten der Polarregion verkündet Hall's Namen und Thaten. Dem wackeren Manne war es nicht vergönnt, die Aufgabe seines Lebens zu erfüllen: ein tragisches Geschick, das um so mehr Theilnahme erregt, als es zugleich einen düsteren Schatten auf die ganze, mit so vielen Hoffnungen begonnene Erforschungs-Expedition warf, an deren Fortsetzung nach Hall's Tode nun nicht mehr gedacht wurde.

Inzwischen war die Polarnacht völlig herangekommen. Man hatte auf »Hallland« ein Dépôt angelegt, auch ein Observatorium errichtet und suchte nunmehr die langen Wintermonate durch Beobachtungen und wissenschaftliche Excursionen möglichst zu verwerthen. In der Nähe des Winterquartiers fanden sich Spuren von Eskimohütten vor, ringförmige Bauten von Stein, in denen beim Nachgraben Knochenstücke, Lanzenspitzen aus Walroßzähnen und allerlei kleine Instrumente zum Vorschein kamen. Es deutet dies darauf hin, daß Grinnelland bewohnt ist, während Eskimos auf der Westküste Grönlands bisher nur südlich vom Humboldtgletscher angetroffen worden sind. In der That haben Eskimos von Grinnelland später der Expedition große Dienste geleistet.

Die Tage flossen der Mannschaft in düstrer Einförmigkeit hin.

»Animalisches Leben, sagt der Bericht, welcher dem Marineministerium in Washington über jene Zeit vorgelegt ist, war in diesen hohen Breiten in großer Fülle vertreten. Hin und wieder wurden im Winter Moschusochsen erlegt, die sich Nahrung (Moos) aus dem Schnee hervorgescharrt hatten.«

»Auch Bären, Wölfe, Luchse und Lemminge ließen sich mitunter sehen; im Sommer gab es Gänse, Enten und anderes Wassergeflügel in großer Zahl. Die Species der Landvögel waren, mit Ausnahme der Schneehühner, gering vertreten. Fische wurden im Meere nicht gefunden; dagegen wimmelte letzteres von wirbellosen Seethieren, als Schnecken und Krabben. Auch Robben giebt es eine große Menge.«

»Im Sommer wurde in der Polarisbai und in der Newmanbai Treibholz gesammelt, oft 6—12 Zoll lange Holzstücke von Wallnußbäumen, Eschen und Rothtannen, die offenbar angeschwemmt waren, da in der Nähe der Bai nur Weiden wuchsen.«

»Die geologische Formation in 82° 9′ N. B. ist Schiefer, in dem sich bisweilen versteinerte Pflanzen, namentlich Bambusrohre, fanden. Im Sommer war das Land, soweit man sehen konnte, ganz frei von Schnee und Eis bis auf die Schneereste im Schatten von Felsen. Im Mai konnte man etwa 9 Zoll tief graben, ehe man auf gefrorenes Erdreich traf, später 1—2 Fuß tief.«

»Die Lufttemperatur war im Winter weniger excessiv, als man erwartet hatte; im Durchschnitt stand das Thermometer zwischen —17,8° und —26,1° C.; das Minimum im Januar 1872 betrug —48,9° C.; im ganzen Monat März stand das Thermometer unter dem Gefrierpunkt. Im Sommer war auf dem Lande die Lufttemperatur sehr hoch; auf den Berggipfeln war es warm; die Westküste erschien dagegen viel rauher als die Ostküste.«

Nordlichter waren häufig; meistens bestanden sie aber aus nur einem Bogen, seltener aus Strahlenbündeln. Die Erscheinungen waren jedesmal von Störungen der Magnetnadel begleitet, einmal, bei dem Erscheinen des bestimmt rosafarbenen Lichtes in der Aurora, variirte die Nadel um 12 Grad.

Die vorherrschenden Winde kamen aus Nordwesten, bisweilen traten auch heftige Stürme aus Südwesten auf; meist waren mäßige Luftbewegungen bemerkbar.«

Sehr verdient hat sich der Metrorolog Meyer durch seine Aufnahme der Ost- und Westküste des Robesonkanals gemacht; von einem 1700′ hohen Berge glaubt er die Küste im Westen bis 84°, im Osten bis 82½° überblickt zu haben.

Auch ein erneuter Versuch, nach Norden vorzudringen, wurde von Capt. Tyson im Juni 1872 gemacht, und zwar mittelst zweier Boote, indeß wurde dabei ein Boot eingebüßt. Schlittenreisen waren auf dem Eise unmöglich, da der Nordostwind das Eis im Robesonkanal zusammengestaut hatte. Unter solchen Umständen gab Capt. Buddington am 12. August 1872, als das Eis sich gelöst hatte, den Befehl zur Rückkehr.

Nachdem die »Polaris« über 4 Grade weit nach Süden gefahren war, wurde das Schiff in 77° 20′ N. B. von Neuem im Eise besetzt, und es trat hier jenes Ereigniß ein, welches für einen Theil der Schiffsmannschaft so verhängnißvolle Folgen hatte.

»Am 15. October 1872, berichten Capt. Tyson und der Obersteward Heron nach den Aufzeichnungen des Times-Correspondenten*), war das Schiff vom Eise so schwer beschädigt, daß sein sofortiger Untergang unvermeidlich schien. Das starke Balkenwerk begann unheimlich zu krachen und schien von einem Ende zum anderen zu zersplittern. Die Frauen und Kinder wurden zuerst von der »Polaris« auf das Eis gebracht; die Männer aber gingen daran, die Vorräthe auszuladen. Plötzlich, als die beiden dem Schiffe übrig gebliebenen Boote und ein großer Vorrath von Lebensmitteln auf das Eis geschafft worden waren, löste sich die Scholle, an der das Schiff befestigt war, los. Einige Leute, darunter der Steward, befanden sich auf einer kleinen Eisscholle, von einigen Ellen Durchmesser, so nahe am Schiff, daß sie dem Capitain zurufen konnten, er möge ihnen ein Handseil zuwerfen; er antwortete ihnen aber, sie sollten nach der größeren Scholle zu kommen suchen, was ihnen auch gelang, nachdem für diese Nacht ihnen das Schiff aus den Augen verschwunden war. Am folgenden Tage sahen sie es in 4—5 Meilen Entfernung; auch müssen die Gestalten der in dunkle Kleider und Ochsenfelle gehüllten Bewohner der Eisscholle auf deren heller Fläche vom Schiffe aus deutlich erkennbar gewesen sein. Dennoch kam es nicht näher. Die Leute erstiegen nun den höchsten Punkt der Scholle, befestigten eine schwarze Decke an einem Ruder und ließen sie flattern, um die Aufmerksamkeit des Schiffes auf sich zu lenken. Dasselbe schien sich einmal auch zu nähern; zu ihrem Schrecken aber sahen die neunzehn Bewohner der Scholle zuletzt, wie das Schiff in eine Bai der Northumberlandinsel dampfte, wo, wie deutlich wahrzunehmen war, der Dampf ausgelassen wurde und die Segel eingerefft, also Vorbereitungen zum Winteraufenthalt gemacht wurden. Es ist schwierig, dieses Verfahren des commandirenden Offiziers zu rechtfertigen, wenn man nicht annimmt, daß er wegen starker Beschädigung des Schiffs sich gescheut hat, nach der Scholle hinzudampfen, oder sich gedacht haben mag, die Schiffbrüchigen würden

*) S. Petermann's Geogr. Mittheilungen 19. Band, 1873; Heft VIII. S. 313 ff.

ohne Schwierigkeit die Küste erreichen und zu Lande an das Schiff zurückkehren können. Capt. Tyson aber, der die Eisschollenfahrt mitgemacht hat, ist der Meinung, daß das Schiff keinen ernsten Schaden gelitten hatte.

Die Neunzehn machten nun verzweifelte Versuche, die Küste zu erreichen, aber in Folge des Sturmes und der schweren See ohne Erfolg. Nach wiederholten Mühen, bei denen ein Boot verloren ging, aber zum Glücke später wieder erlangt wurde, sahen sie sich gezwungen, die Hoffnung auf Erreichung des Schiffes aufzugeben; denn das Eis trieb vor einem starken Nordostwind rasch nach Süden.

Die auf der Eisscholle vorhandenen Vorräthe bestanden in 14 Büchsen Pemmikan (mit Talg präparirtem Fleisch), 11½ Säcken Brod, 10 Dutzend Büchsen mit conservirtem Fleisch und Suppe, 14 Schinken, 20 Pfd. Chokolade, einigen Fellen, Decken, einem Zelte, einer Anzahl Büchsen und einer großen Masse Munition. Das eine der Boote wurde geopfert, um das andere in Stand zu setzen und Brennmaterial zu gewinnen, dessen die Schiffbrüchigen sehr bedurften. — Die Eskimos, welche ebenfalls auf der Scholle sich befanden, machten sich sogleich daran, Schneehäuser zu bauen; ihre Gewandtheit hierin kam den Uebrigen trefflich zu Statten, so daß bald Alle in drei bienenkorbartigen Hütten untergebracht waren, deren Boden mit Ochsenfellen belegt wurden. Die Temperatur in den Hütten war meist Nullgrad.

Die Scholle, auf der die Neunzehn nach Süden trieben, hatte Anfangs einen Umfang von etwa 5 Englischen Meilen, veränderte aber in Folge der Einwirkung der Wogen und des Frostes beständig ihre Größe und Form, wobei sie mehrmals brach und wieder zusammenfror. In den Monaten November, December 1872 und Januar 1873 lebte die Mannschaft meist von den Proviantvorräthen, welche sehr sparsam verbraucht wurden; nur ab und zu wurden mit Hülfe der Eskimos einige Seehunde erlegt. Im Februar nährte man sich meist von Vögeln, im März mangelte es nicht an Nahrung, da viele Seehunde geschossen wurden. Leider schien in demselben Monat die Eisscholle zerbrechen zu wollen, und die Wogen brachen sich beständig über derselben. Die ganze Mannschaft mußte deshalb schließlich sich dem einzigen Boote anvertrauen und, da dasselbe schon tiefer ging, als sich mit der Sicherheit vertrug, leider eine große Menge Robbenfleisch im Stiche lassen. Nun wartete ihrer eine Reihe der schrecklichsten Beschwerden von Hunger und Kälte. Bald fuhren sie im Boote, bald klammerten sie sich krampfhaft an eine kleine Eisscholle fest, auf welche sie ihr Boot gehoben hatten; beständig wurden sie von den eiskalten Wellen durchnäßt, welche einmal sogar das Zelt und die letzten Vorräthe wegspülten.

Man denke sich das Uebermaß physischer Leiden dieser Menschen, unter denen Frauen, Kinder und Neugeborene gleichen Entbehrungen preisgegeben waren, wie die Männer! Als der Mangel an Nahrung immer drückender wurde, aßen sie gegerbte Robbenfelle und was sonst Genießbares vorkam. Seehunde wurden gewöhnlich »mit Haut und Haaren« verzehrt.

Bei dem gänzlichen Mangel aller und jeder Subsistenzmittel schien zuletzt das Schrecklichste unabwendbar zu sein, als sie eines Tages an eine große Scholle kamen, auf der die Eskimos einen Bären entdeckten; sofort begann die Jagd auf denselben. Die Männer mußten sich auf das Eis legen und »Robbe« spielen, um die Aufmerksamkeit des Bären zu erregen und ihn anzulocken, während die Eskimos sich hinter einem Eisblock verbargen, um den Bären zum Schusse zu bekommen. Von der ruhigen Hand der Eskimos hing damals das Leben Aller ab; sie lösten jedoch ihre Aufgabe gut, und, von zwei Kugeln getroffen, wälzte sich der Bär am Boden.

diesem Tage ab, dem 21. April 1873, war ihre Lage nicht mehr so hoffnungslos; es gelang ihnen nachher auch mehr Robben zu erlegen.

Wichtiger als alles dieses war, daß am 29. April ein Dampfschiff in Sicht kam. Nun wußten sie, daß das Gebiet des Robbenschlags erreicht war, daß sie also darauf rechnen konnten, eins der zahlreichen Schiffe anzutreffen, die in dieser Jahreszeit zu Jagdzwecken jene Gewässer zu besuchen pflegen.

Am folgenden Tage schon waren sie so glücklich, durch wiederholte Gewehrsalven die Aufmerksamkeit des Dampfers »Tigreſs« auf sich zu ziehen, dessen Commandeur, Capt. Bartlett, sie unter 53° 4′ N. B. — unweit Neufundland — an Bord nahm und nach St. Johns brachte. Sie hatten 1560 nautische Meilen, gleichbedeutend der Entfernung vom Nordcap bis Triest, oder von Stockholm bis Aleppo auf der Scholle oder in dem einen schwachen Boote unter schrecklichen Stürmen und ohne ausreichende Nahrung zurückgelegt, — eine Fahrt, welche die bekannte Schollenreise der »Hansa« (von 71—61° N. B.) noch um 600 Meilen Länge übertrifft. Von den 19 Personen starb auf dieser von allen Schrecknissen heimgesuchten Fahrt Niemand, während z. B. die 18 Norwegischen, zu Professor Nordenskiöld's Schwedischer Polarexpedition gehörigen Seeleute, welche denselben Winter nach dem Eisfjord auf Spitzbergen ($78\frac{1}{2}$° N. B.) verschlagen waren, sämmtlich gestorben sind, wahrscheinlich weil sie ohne alle Berücksichtigung und Kenntniß der Gesundheitsregeln durch den Genuß des skorbuterregenden Salzfleisches ihr Leben aufs Spiel gesetzt hatten.

Die außergewöhnlichen Schicksale der schiffbrüchigen Neunzehn veranlaßten sogleich die Regierung der Vereinigten Staaten, sich der Geretteten anzunehmen; dieselben sind nach Washington gebracht worden. Außerdem hat der Marineminister Robeson im Juli d. J. unverzüglich zwei Dampfer abgesandt, von denen der eine nach Upernavik auf Grönland Kohlen und Proviant befördern, der andere, die »Tigreſs« (mit Capt. Tyson und dem Eskimo Joe) direkt nach der Insel Northumberland im Norden der Baffinbai gehen soll, um der »Polaris«, auf der sich noch 14 Mann, darunter der Deutsche Gelehrte Dr. Bessels, befinden, die ersehnte Hülfe zu bringen. Diese Schiffe sind noch nicht zurückgekehrt.

Während wir dies schreiben, trifft indessen die erfreuliche Nachricht ein, daß auch die übrige Mannschaft der »Polaris« zum größten Theil gerettet ist. Dieselbe hatte nach der Katastrophe vom 15. October 1872, als sie die auf der Eisscholle gebliebenen Genossen aus dem Gesicht verloren, das leckgewordene Schiff verlassen, Northumberland erreicht und dort überwintert, wobei die Eskimos von Grinnelland ihnen vielfach Unterstützung angedeihen ließen. Aus dem Holze des Schiffes wurden auf Antrieb des Obersteuermanns Mr. Chester zu Anfang des Frühjahrs 1873 zwei Boote gezimmert, mit welchen die Schiffbrüchigen bis zum Cap Yorke fuhren, wo sie am 23. Juli von einem Wallfischfahrer aufgenommen wurden, der sie später an den Dampfer »Arctic« abgab. Mit diesem erreichten sie am 19. September 1873 glücklich den Schottischen Hafen Dundee. Unter den Geretteten befinden sich Dr. Bessels, der Capitain Buddington, der Ober-Ingenieur Emil Schumann, der Unter-Ingenieur Odell und der Steuermann Martin.

Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Kayßler.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Deutsches Postarchiv.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 16. Berlin, October. 1873.

Inhalt:

I. Actenstücke und Aufsätze.

52. Der Oesterreichische Eisenbahn-Postwagen.

Von Herrn Postrath G. Fischer in Berlin.

Von den vom Oesterreichischen Handels-Ministerium bei der Weltausstellung ausgestellten Postgegenständen verdient der im bezüglichen Verzeichniß unter I. 63 aufgeführte

»achträdrige combinirte Post-Ambulance-Wagen neuesten Systems«

eine nähere Betrachtung.

Der Wagen ist 32 Fuß lang. Die acht Räder des Untergestelles sind so vertheilt, daß je zwei Achsen nahe an einander gerückt sich befinden, und das eine Paar Achsen die vordere Hälfte, das andere Paar die hintere Hälfte des Wagenkastens trägt.

Diese Stellung der Räder läßt in der Mitte unter dem Wagenkasten einen ausgedehnten Raum frei. Derselbe ist zur Anbringung sogenannter Trommeln benutzt, d. i. Schränken bzw. Kasten, welche zur Aufnahme von Päckereien dienen.

In dem Innern des Wagens sind drei Räume abgetheilt: Büreau, Gepäckraum und zwischen beiden ein etwa 3 Fuß langer Durchgang, in welchem letzteren an der einen Wagenseite der Ofen, an der anderen das Closet und ein Waschapparat sich befinden. Das Büreau und der Gepäckraum sind von gleichen Dimensionen

Die Fachwerke im Büreau sind ähnlich eingerichtet wie in unseren Eisenbahn-Postwagen. Der Boden der einzelnen Fächer ist mit Tuch beklebt, damit die Briefe, wenn sie beim Sortiren hineingestellt werden, möglichst stehen bleiben. Mit Spiegeldecke oder Drahtböden sind die oberen Fächer nicht versehen.

An verschiedenen Stellen der Fachwerke sind Vorrichtungen (Körbe von Messingdraht) zur Aufnahme von Bindfaden-Knäueln angebracht.

Zur Beleuchtung des Büreaus dienen vier Decklampen und drei an den Seiten-Sortirfachwerken angebrachte Stelllampen. In den Lampen wird Rüböl verwendet. Zwischen den vier Decklampen ist in der Mitte der Wagendecke eine Ventilation angebracht. Die Tische sind mit Leder überzogen.

Unter den Tischplatten sind Schiebladen angebracht. Zwei derselben unter den seitlichen Sortirfachwerken sind als Briefkasten zur Aufnahme der von außen einzulegenden Briefe bestimmt und mit Glasdecken versehen.

In dem Raum unter den Tischen resp. den Schiebladen sind verschiedene größere Fächer zur Aufnahme von Briefbunden, Beuteln rc. eingerichtet. Einsatzkasten von Draht, wie in den diesseitigen Eisenbahnpostwagen, sind nicht in Gebrauch.

In der einen Ecke an der Wand zum Mittelraum ist ein mit Ventilationsvorrichtung versehener Stuhl angebracht, unter dessen zum Abheben eingerichteter Sitzplatte Reise-Utensilien, Kleider rc. niedergelegt werden können. Außerdem befinden sich im Büreau zwei mit gepolsterten Rücklehnen versehene Sessel.

Der Ofen in dem Raume zwischen dem Büreau und dem Gepäckraum ist nach dem Meißnerschen System eingerichtet. Der Waschapparat besteht aus einem Waschbecken und einer Waschschale, die, wenn nicht in Gebrauch, aufgerichtet sich flach an das Becken anlehnen und das gebrauchte Wasser in das Closet ablaufen lassen.

Der Gepäckraum, in dessen Decke drei Lampen angebracht sind, ist mit Regalen versehen, ähnlich wie unsere Eisenbahn-Postwagen, aber ohne Schreibvorrichtung für den Schaffner. Letzterer hat bei seinen Dienstverrichtungen meistens nur kurze Notirungen, zu welchen der Bleistift genügt, zu machen, was er event. im Büreau besorgt. Zur Aufbewahrung von Werthstücken wird von dem Schaffner ein stark mit Eisen beschlagener und mit sichernden Verschlußeinrichtungen versehener Korb mitgeführt.

Die Thüren im Innern des Wagens zum Büreau und zum Gepäckraum bewegen sich in Angeln.

Wie sich aus der vorstehenden Darstellung erkennen läßt, ist der Erbauer des Wagens nach Möglichkeit — und nicht ohne Geschick — bemüht gewesen, den vorhandenen Raum in ausgiebigster Weise zu verwerthen und die Büreau- rc. Einrichtungen aufs Practischste herzustellen. Es möchte aber doch in der Folge, wenn der Wagen erst eine Zeit lang im Gebrauch gewesen sein wird, manches nicht ganz den gehegten Erwartungen entsprechen.

Die sogenannten Trommeln unter dem Wagenkasten zwischen den Achspaaren bilden einen recht umfassenden Laderaum. Ihre Benutzung ist aber ziemlich umständlich, weil die Laufbretter an den Seiten des Wagens den Zugang versperren und jedesmal erst entfernt werden müssen. Um letzteres bewerkstelligen zu können, sind die Laufbretter, soweit sie neben den Trommeln liegen, mit Charnieren versehen, und diese so eingerichtet, daß ein entsprechender Längenabschnitt des Laufbrettes zuerst zur halben Breite umgelegt und dann aufgerichtet werden kann, wonächst der Zugang zur Trommel frei ist. Auf Stationen, wo der Zug nur kurze Zeit hält,

kann zum Einladen oder Ausladen von Packeten von den Trommeln kein Gebrauch gemacht werden. Dieselben werden daher vorzugsweise auch nur zur Unterbringung von Ladung nach der Endstation der Route und nächstdem zur Unterbringung der zwischen den größeren Orten regelmäßig zu wechselnden Packetkörbe benutzt.

So beschränkt der Nutzen der qu. Trommeln auch ist, würde doch eine derartige Einrichtung für unsere Post-Eisenbahnrouten sehr erwünscht sein; denn in vielen Fällen würde die Ladung, zu der jetzt Gepäckbeiwagen eingestellt werden müssen, noch im Hauptwagen untergebracht werden können, und hierdurch Kostenersparniß erreicht, sowie den Postschaffnern bessere Uebersicht über die ganze Ladung gewährt werden. Es machen sich indeß gegen die Einführung der qu. Einrichtung auf den diesseitigen Routen Bedenken geltend. Es ist fraglich, ob bei unseren Eisenbahnpostwagen Trommeln von practicabler Größe würden angebracht werden können, da bei diesen Wagen die Untergestelle eine andere Bauart haben und die Achsabstände verhältnißmäßig kurz sind. Ferner würde zunächst noch festgestellt werden müssen, ob nicht etwa die Eisenbahngesellschaften aus technischen Gründen dagegen sind. Die Trommeln an dem in Rede stehenden Wagen reichen sehr tief herab, ihr Boden liegt nur 10—12 Zoll höher als die obere Schienenkante; — diesseits entschließt man sich vielleicht nicht, Wagen mit derartigen Untergestellen laufen zu lassen.

In Würdigung dieser Bedenken scheint mir das Oesterreichische Modell nicht für unsere Verhältnisse zu passen. Die Idee aber, von der man bei der Einrichtung ausgegangen, überhaupt zu verwerfen, hieße wieder zu weit gehen. Bei den beschränkten Raumverhältnissen in unseren ambulanten Büreaus ist auch ein kleiner Raum mehr sehr willkommen, und ein solcher läßt sich vielleicht gewinnen, wenn man unter dem Boden des Wagenkastens, soweit die Construction des Untergestells es zuläßt, Behältnisse, weniger tief herabreichend, als jene Trommeln, und aus dem Innern des Wagens durch eine Klappe im Fußboden zugänglich, einrichtet. Dergleichen Behältnisse würden ungünstigen Falles immerhin den Raum größerer Koffer haben und eine nicht zu unterschätzende Gelegenheit darbieten, geeignete Zeitungsballen, Briefbeutel 2c. wegzupacken und dadurch im Büreau oder sonstigen Laderaum des Wagens Platz zu gewinnen.

Es möchte sich wohl verlohnen, nach näherer Prüfung dieses Projects event. mit der Einrichtung solcher Behältnisse bei den nächsten Neubauten einen Versuch machen zu lassen.

Die Tuchbekleidung der Böden in den Sortirfächern halte ich für practisch und erlaube mir diese Einrichtung auch für unsere Eisenbahn-Postbüreaus zu empfehlen. Die Beamten werden sich um so leichter daran gewöhnen, die Briefe beim Sortiren in die Fächer hineinzustellen statt hineinzuschleudern.

Auffallend erscheint es, daß in den oberen Fächern nicht Spiegeldecken angebracht sind, resp. der Boden nicht aus Drahtgeflecht hergestellt ist. Sollte der Erbauer des Wagens diese, die Revision der Fächer erleichternde Einrichtung nicht gekannt oder nicht für nachahmungswerth gehalten haben?

Sehr zu loben ist es, daß die Bindfadenrollen weggelassen sind. Es ist jedesmal eine umständliche Arbeit, den Bindfaden auf die Rolle zu wickeln, und m. E. vollständig überflüssig, da die Knäuel so konstruirt sind, daß der Faden aus dem Innern des Knäuels sich ganz bequem herausziehen läßt. Die zur Aufnahme des Knäuels angebrachten Gestelle (Körbe), welche die Form kleiner Raufen von Messingdraht haben, sind den Rollen vorzuziehen; sie sehen überdies sehr

zierlich aus. Das Gebrauchsende des Bindfadens wird durch eine der Oeffnungen zwischen den Drahtstäben durchgezogen.

Die Zahl der Lampen erscheint fast über das Bedürfniß hinausgehend. Die Construction der Lampen ist die auf unseren Bahnen übliche. Ueber den Stelllampen sind Rauchfänge, zum Ableiten der erhitzten Luft nach außen, angebracht.

Der Ventilator in der Mitte der Decke ist für zweckentsprechend zu erachten. Durch eine Stellscheibe kann der Luftabzug beschränkt event. ganz abgeschlossen werden.

Die Einrichtung der Briefkasten ist nicht empfehlenswerth. Schließt die Schieblade nicht ganz fest an die Wagenwand, oder lockert sie sich beim Fahren in Folge der zitternden Bewegung des Wagens, so kann sehr leicht ein Brief, der durch die äußere Oeffnung in den Wagen gelegt wird, vor dem Briefkasten niederfallen und unbemerkt liegen bleiben. Man wird sich entschließen müssen, diese Einrichtung zu ändern und wahrscheinlich dazu übergehen, den Briefkasten ähnlich wie in den diesseitigen Postwagen herzustellen.

Die Sessel halte ich für unpractisch. Die Springfedern im Sitze und in den Lehnen sind zwar sehr elastisch; meiner Erfahrung nach ist dies aber für den Gebrauch im ambulanten Dienst nicht angebracht, weil der Körper während der Fahrt bei nicht ganz gleichmäßiger Bewegung des Wagens zu häufig von den Schwingungen der Federn in Mitleidenschaft gezogen wird, so daß das Schreiben, während man auf solchem Sessel sitzt, geradezu unterbrochen werden muß. Die Lehnen zudem sind beim Arbeiten hinderlich. Bei Einstellung der qu. Sessel scheint übrigens überwiegend der Gesichtspunkt vorgewaltet zu haben, daß die Beamten in den Ruhepausen einen bequemen Sitz finden. Als Stühle zur Benutzung bei Verrichtung von Schreibarbeiten sind m. E. solche mit gut gearbeiteter Roßhaarpolsterung in den Sitzen, aber ohne Lehnen vorzuziehen.

Die Heizvorrichtung im Mittelraum zwischen Büreau und Packraum, nach dem Meißnerschen System eingerichtet, scheint ebensowenig vollkommen zu sein, als die sonst bekannten anderen Heizapparate. Man sucht nämlich nach etwas Besserem, und will die Oesterreichische Postverwaltung zur Anwendung der sogenannten Mantelöfen, wie sie bei uns üblich sind, übergehen. Jedenfalls beanspruchen die Mantelöfen nicht soviel Platz als die Meißnerschen Oefen.

Die Aufgabe, einen genügenden Heizapparat in den Eisenbahn-Postwagen herzustellen, welchem die Mängel der bisherigen Ofeneinrichtungen nicht anhaften, scheint immer noch der Lösung zu harren. Von den zur Zeit in Wien ausgestellten, zur Erwärmung der Eisenbahn-Personenwagen bestimmten Heizapparaten würde, soweit ich mich darüber habe orientiren können, keiner die, der Eigenthümlichkeit des Eisenbahn-Postdienstes vollkommen Rechnung tragenden, besonderen Anforderungen erfüllen.

Daß das Closet sich nicht im Büreau befindet, gereicht den Beamten zur hohen Befriedigung. Wo ein Mittelraum, wie im vorliegenden Falle, im Wagen nicht vorhanden ist, wird das Closet als »Eckstuhl« in einer Ecke des Packraums angebracht. Die Oesterreichische Postverwaltung hatte die Absicht, in den neueren Wagen diesen ominösen Eckstuhl im Büreauraum einrichten zu lassen, wie es bei den Postwagen in Norddeutschland allgemein der Fall ist. Ein derart eingerichteter Postwagen hat aber s. Z. viel Entrüstung erregt; die Beamten haben durchaus nicht »in dem Büreau weilen wollen, in welchem das Closet sich befinde.« Die Oesterreichische Postverwaltung, die Empfindsamkeit der Beamten schonend, hat den Gegen-

stand des Aergernisses aus dem Büreau wieder entfernen lassen. Zu berücksichtigen ist allerdings, daß die Oesterreichischen Beamten meist langgedehnte Course befahren und sich bei dem längeren Verweilen im Wagen nicht immer mit den Haltezeiten des Eisenbahnzuges passend einrichten können.

In Bezug auf die innere Ausstattung des Packraumes habe ich noch eine — freilich nebensächlichere — Einrichtung zu erwähnen, die, soviel mir bekannt, in unseren Eisenbahn-Postwagen sich nicht vorfindet. Es sind dies henkelförmige, zu beiden Seiten der Ladethüren etwa handhoch über dem Fußboden angebrachte eiserne Griffe. Dieselben bieten beim Einsteigen in den Postwagen eine sehr willkommene Handhabe, sich von dem verhältnißmäßig tief liegenden äußeren Trittbrette in den Wagen zu heben. Außerdem geben sie der in der Nähe der Thüröffnungen niedergelegten Ladung einen gewissen Halt. —

Wenn ich zum Schlusse diejenigen Einrichtungen rc., auf welche, als für diesseitige Zwecke empfehlenswerth, ich habe aufmerksam machen wollen, noch einmal recapituliren darf, so habe ich in dieser Beziehung vorzugsweise hinzuweisen auf:

die Ladebehältnisse unter dem Wagen (sogenannte Trommeln),
die Tuchbekleidung des Bodens der Sortirfächer,
die Bindfadenkörbe (statt Bindfadenrollen), und
die Ventilation in der Mitte der Decke im Büreau.

---

53. Das Postamt der Wiener Weltausstellung.

Von Herrn Ober-Postcommissarius Guido Fritsch in Breslau.

Nachdem in den letzten Nummern des Deutschen Postarchivs die Post auf der Wiener Weltausstellung in eingehender Weise besprochen worden ist, mag es vergönnt sein, auch der Post in der Wiener Weltausstellung mit einigen Worten zu gedenken. Das K. K. Oesterreichische Postamt auf dem Weltausstellungsplatze kann mit einigem Rechte ein Weltpostamt genannt werden, weil die verschiedenartigsten Völker und Nationalitäten der Erde hier verkehren, weil die raschen Pulsschläge seines Betriebes durch die Vermittelung der Correspondenzbeförderung bis in die entferntesten Länder der Welt reichen und weil endlich eine Weltausstellung mit einem Geschäftsheere von 35—40,000 Menschen seine treibende Kraft ist. Das größere Publicum hat wohl kaum die auf der Südseite des Ausstellungsplatzes weit hinter der Italienischen Restauration befindlichen, ziemlich umfangreichen postalischen Räumlichkeiten in Augenschein genommen. Mit Vorliebe hat indeß Referent sich dort aufgehalten und über die Betriebs- und Verkehrsverhältnisse dieser in ihrer Art einzigen Postanstalt sich zu informiren gesucht. Dem liebenswürdigen Entgegenkommen der dortigen Collegen verdankt derselbe auch die nachfolgenden statistischen Notizen, welche zugleich interessante Streiflichter auf das geschäftliche Leben in der Weltausstellung selbst werfen.

Das Postamt auf dem Weltausstellungsplatze wurde am 3. März d. J. eröffnet und mit folgenden Functionen betraut:

1) mit dem Verkaufe der postalischen Werthzeichen,
2) der Annahme von gewöhnlichen und recommandirten Briefen,
3) der Annahme von Postanweisungen, Geldbriefen, Frachten, Nachnahme-

sendungen und Postmandaten, die beiden letzteren bis zum Betrage von 500 Fl. Oesterr. Währ.,

4) der Zeitungs-Pränumeration für das Ausland,
5) dem Sammeln der Briefe im Weltausstellungsrayon,
6) der Bestellung der eingegangenen Postsendungen,
7) der Weiterbeförderung der aufgelieferten Postsendungen,
8) der Auszahlung von Postanweisungen, Nachnahmen und Postmandaten,
9) der Aufnahme und Erledigung von Nachfrageschreiben,
10) der Kassenführung.

Zum administrativen Leiter dieses Postamtes wurde der Wiener Ober-Postcontroleur Herr Alois Schramm,

zum Betriebsleiter der Fahrpost Herr S. A. Swoboda,

zum Betriebsleiter der Briefpost Herr Franz Jatsch

berufen und für den Betrieb 10 Officiale, 2 Assistenten, 1 Postamtsexpedient, 11 Briefträger und 17 Postamtsdiener bestellt. Doch ist dieses Personal nur allmählich in Verwendung gekommen, und sind augenblicklich außer den 3 Vorständen nunmehr 8 Officiale und 2 Assistenten nebst dem vorgenannten Hülfspersonal daselbst in Thätigkeit.

Im Monat März glich der Ausstellungsplatz noch einer neuen Ansiedlung im Westen Amerikas. Italienische Arbeiter, Matrosen für das Ausladen der Güter, das beim Bau beschäftigte technische Militair und die Sicherheitswache waren damals das eigentliche, das Postamt benutzende Publicum. Schon in der Hälfte des April änderte sich jedoch die Physiognomie. Die General-Direction der Weltausstellung verlegte ihre Büreaus aus der Praterstraße auf den Weltausstellungsplatz; die fremden Commissionen und Agenturen bezogen die für sie bestimmten Räumlichkeiten, und statt der früheren, mit kaum entzifferbaren und in allen Idiomen der vielsprachigen Oesterreich-Ungarischen Monarchie geschriebenen Adressen tauchten die bei einem größeren Amte vorkommenden verschiedenartigen Postsendungen auf. Die Verkehrsbewegung steigerte sich in nachfolgender Weise:

	Aufgabe.								Abgabe.							
	Briefe,								Briefe,							
	gewöhnliche.	recommandirte.	Correspondenzkarten.	Zeitungen und Kreuzbandsendungen.	Postanweisungen.	Geldbriefe.	Frachten.	gewöhnliche.	recommandirte.	Correspondenzkarten.	Zeitungen und Kreuzbandsendungen.	Postanweisungen.	Geldbriefe.	Frachten.	Gesammtsumme der Auf- und Abgabe.
März 1873	1,482	119	308	118	24	88	11	1,659	275	281	288	13	130	63	4,859
April "	8,071	469	1,165	298	103	253	39	7,136	910	659	953	50	410	561	20,077
Mai "	24,498	1088	4,114	2796	208	571	109	20,420	1057	1521	8,649	48	473	1302	66,854
Juni "	37,331	1540	7,295	4031	234	609	188	23,996	2005	1814	12,319	63	406	1655	93,486
Juli "	49,534	1747	10,423	4043	287	745	376	30,376	2236	2836	14,957	91	496	1501	119,648
August "	42,527	1569	12,589	6237	260	624	513	27,963	2151	2612	15,640	137	745	1123	114,690
															419,614

Mit Schluß des Monats August ist gegen den Vormonat Juli schon eine Gesammtabnahme von 4958 Sendungen bemerkbar, welche Thatsache sich aus dem Umstande erklären läßt, daß die Mitglieder der internationalen Jury, welche vom 15. Juni bis 14. August tagte, theils an Amts-, theils an Privatcorrespondenz ein bedeutendes Material an Postsendungen erhielten und auflieferten. Während der genannten Zeitdauer amtirte auch eine Filiale des Postamtes im Jury-Pavillon, welche sich hauptsächlich mit der Avisirung der an die Jurors eingelangten Poststücke resp. deren Bestellung während der Sitzungen befaßte, da fast sämmtliche Correspondenzen außer der Bezeichnung »Mitglied der internationalen Jury« keinen Anhaltspunkt boten, wo die Sendungen noch bestellt werden konnten. Ueberhaupt lassen sich die Amtsverhältnisse des Weltausstellungs-Postamtes, trotz der recht eigentlich friedlichen Natur seines Zweckes, am ehesten mit denen eines Feld-Postamtes vergleichen; wie bei diesem, so änderten sich auch hier die Umstände der Arbeit kaleidoskopartig, und nur die getroffene Wahl der bei diesem Amte zur Verwendung gekommenen Bediensteten ermöglichte die anstandslose Bewältigung des exceptionellen Dienstes. An Weltsprachen spricht der administrative Leiter dieses Amtes allein Deutsch, Englisch, Italienisch und Französisch; von den Beamten, Briefträgern und Dienern zusammen wird außer der Deutschen Sprache noch mehrfach Englisch, Italienisch, Französisch, Ungarisch, Czechisch, Türkisch, Rumänisch, Croatisch, Serbisch gesprochen.

Nachdem von der General-Direction der Weltausstellung der Jury-Pavillon im Ausstellungsraume dem internationalen Congresse der Aerzte zur Verfügung gestellt worden war, wurde auch für diese Körperschaft vom 1. bis incl. 8. September (der Sitzungsdauer) das Filial-Postamt reactivirt.

An das Weltausstellungs-Postamt kartiren bei der Briefpost 42 stabile, 41 fahrende und 4 Schiffspostämter des In- und Vereinslandes und der Schweiz; die Fahrpostkartenschlüsse sind derzeit auf mehrere Aemter in Wien, den Wiener Bahnhöfen, den Landeshauptstädten und größeren Handelsplätzen Oesterreich-Ungarns und auf München beschränkt, und werden mit Schluß der Ausstellung, wenn die exponirten Gegenstände wieder zur Post geliefert werden, nach Bedarf erweitert.

Im Ausstellungsrayon befinden sich 26 Briefsammelkasten, welche täglich neun Mal und zwar um 8, 9, 10, $11\frac{1}{2}$ Uhr Vormittags, dann um 2, 3, $3\frac{3}{4}$, 5 und $6\frac{1}{2}$ Uhr Abends geleert werden, welcher Dienst durch 6 Amtsdiener besorgt wird. Es sind dies Briefkasten mit Selbstverschluß von derselben Einrichtung, wie sie in Wien im Gebrauche stehen.

Die Bestellung der eingelangten Postsendungen erfolgt in der Regel eine halbe Stunde nach Ankunft beim Weltausstellungs-Postamte täglich acht Mal, und zwar: um 8, 9, $10\frac{1}{2}$, 12 Uhr Vormittags und um 2, $4\frac{1}{2}$, 6 und $7\frac{1}{4}$ Uhr Abends. Die Bestellungsbezirke der Briefträger sind nach Ländergruppen eingetheilt.

Zur Vermittelung der Postsendungen zwischen den mit dem Weltausstellungs-Postamte im Kartenschluß stehenden stabilen und fahrenden Postämtern, verkehren täglich neun Fahrten vom und zum Hauptpostamte Wien, zwölf zu den Bahnhof- und nächstgelegenen zwei Filial-Postämtern in der Leopoldstadt, außerdem 14 Fußboten von dem Bahnhofe zu dem Weltausstellungs-Postamte.

Ein auffallender Unterschied zeigt sich zwischen der Zahl der aufgelieferten und der zur Bestellung eingelangten Correspondenzkarten. Während die ersteren die respectable Ziffer von 35,894 Stück erreicht haben, sind nur 9,723 der letzteren notirt; den Schlüssel hierfür bietet, namentlich Abends, die nächste Umgebung des

Postamtes. Auf sämmtlichen Briefkasten, Bänken und Mauern bemühen sich die Besucher der Weltausstellung mit Bleistift geschriebene Correspondenzkarten auszufüllen, um mit diesen und noch mehr mit dem aufgedruckten Poststempel: »Weltausstellungsplatz« sich bei ihren Lieben und Bekannten daheim auszuweisen, daß ihrer wirklich unter den Wundern dieser größten, reichhaltigsten und wohl kaum zu übertreffenden Ausstellung gedacht worden ist.

Auch der Aufgabe der Briefe mit 163,443 Stück steht die der Abgabe mit nur 111,550 Stück entgegen; diese Differenz ist jedoch eine nur scheinbare, da sehr viele Aussteller, Vertreter, Agenten 2c. nicht den ganzen Tag im Palaste zubringen, und sich deshalb ihre Correspondenzen in den Stadtwohnungen bestellen lassen.

Bei den Sendungen unter Band übersteigt die Abgabe von 50,806 Stück jene der Auflieferung von 17,523 um 33,283, von diesem plus entfällt der weitaus größte Theil auf die Zeitungen, welche die Weltausstellungs-General-Direction für die Lesezimmer, und das Deutsche Reich für das eigene Versammlungshaus auflegen.

---

54. Aus dem Reich der Lüfte.

Der Professor Hermann Masius zu Leipzig hat in einer Ueberarbeitung von Berichten, welche einige der neueren Zeit angehörende namhafte Gelehrte in Betreff ihrer mittelst Luftballon ausgeführten Reisen erstattet haben, von den wechselvollen Erlebnissen, die dem Luftschiffer bei seinen Unternehmungen beschieden sind, und zugleich von den für die Wissenschaft durch diese Unternehmungen bisher gewonnenen Resultaten ein anschauliches Bild geliefert. Es sei uns gestattet, von den gedachten Reisen an der Hand jener Ueberarbeitung*) zunächst auf diejenigen des Directors der meteorologischen Abtheilung der Sternwarte zu Greenwich, Mr. James Glaisher, näher einzugehen, dessen Name bereits in den Aufsätzen zu den Post-Amtsblättern der Reichs-Postverwaltung Nr. 43 pro 1871 und Nr. 83 pro 1872 Erwähnung gefunden hat.

Ein eifriger Verehrer des Studiums der atmosphärischen Erscheinungen und schon lange mit dem Plane umgehend, diesem Studium durch Selbstbeobachtung in den hohen Regionen die geeignetste Grundlage zu geben, trat Glaisher am 17. Juli 1862 von Wolverhampton aus zusammen mit dem Luftschiffer Coxwell seine erste Fahrt an. Es war 9¾ Uhr Vormittags. Der Ballon, mit Leuchtgas gefüllt, erhob sich, nachdem er bei dem heftig wehenden Winde einen gefährlichen, nur allmählich aufwärts führenden Bogen beschrieben, rasch in die Luft und durchschnitt in wenigen Minuten hintereinander mehrfache dichte Wolkenschichten, um endlich von dem klarsten blauen Himmelsgewölbe überdacht und von einem Sonnenglanze umfangen zu werden, der auf den unter ihm ruhenden Wolkenteppich eine wahrhaft blendende Strahlenfülle ergoß. Noch kurz vorher durch manche Falte in der äußeren Hülle entstellt, war der Ballon zur vollen schimmernden Kugel aufgebläht; in stolzer Ruhe schwamm er durch den Raum, und sein schwarzes Abbild ging langsam über die Wolkenmassen dahin.

Glaisher stieg bis zu einer Höhe von 6168 Metern auf, nicht ohne sein Blut

---

*) Luftreisen von J. Glaisher, C. Flammarion, W. v. Fonvielle und G. Tissandier. Mit einem Anhange über die Ballonfahrten während der Belagerung von Paris. Eingeführt durch Hermann Masius. Mit zahlreichen Illustrationen. Leipzig 1872, Fr. Brandstetter.

erheblich lebhafter als sonst kreisen zu fühlen, seine Lippen und Hände in blaue Färbung übergehen zu sehen und trotz der völlig gleichmäßigen Fortbewegung des Ballons das ganze Mißbehagen eines Seekranken durchzuempfinden. Die Niederfahrt ging, da der Ballon ein Drittheil seines Gasinhalts verloren, mit reißender Schnelligkeit vor sich; die Gondel schlug mit einer, sämmtliche Instrumente zertrümmernden Gewalt auf den Erdboden, sprang in Folge des Gegenstoßes noch mehrmals auf und stand erst, nachdem der Anker einen der nahen Bäume gefaßt hatte. Die Reisenden kamen jedoch ohne besondere Verletzungen davon; ihre Landung, nahe bei Oatham in der Grafschaft Rutlandshire, war nach etwa 3 Stunden erfolgt.

Erheblich ruhiger in der Auffahrt wie in der Landung gestaltete sich Glaishers zweite im August desselben Jahres unternommene Luftreise. Der Ballon, bei dem windstillen Wetter fast lothrecht aufwärts gehend, schwang sich bis zu einer Höhe von 7300 Metern auf und führte den Reisenden ein Panorama von Wolkenbildungen vor, wie es großartiger nicht gedacht werden kann. Es zeigte völlig das Bild schwimmender Gebirge — eine endlose, unaufhaltsam wandernde Procession, in welcher eine Gruppe stets die andere ablöste; dabei war Licht und Dunkel überall aufs schärfste von einander abgegrenzt. Der Schatten des Ballons aber auf den unteren Wolken war von einem eigenthümlich regenbogenfarbenen Kreise umrahmt. Soweit dieselben einen Ausblick auf den heimischen Boden gestatteten, sah Glaisher — in Folge einer den Luftschiffern wohlbekannten, von ihm hier zuerst beobachteten Sinnestäuschung — die Form der Erdoberfläche in eine Hohlkugel verwandelt, bei welcher der Horizont in Höhe des Auges stand. Hoch über dem Beobachter schwammen noch leichte Wolkengruppen, für die ein: »Bis hierher und nicht weiter!« zu mangeln scheint, durch den unendlichen Raum. Die Niederfahrt ging nahe bei Gewitterwolken, in denen unter erschütterndem Eindruck für das Ohr der Donner rollte, vorüber, im Uebrigen aber glücklich von statten.

Die dritte Fahrt Glaishers am 5. September 1862 sollte eine der bedeutendsten und gefährlichsten werden, die je unternommen worden sind. Die Reisenden, er und Coxwell, verließen bei einer Temperatur von 15 Grad Cels. gegen 1 Uhr Nachmittags den Erdboden und waren in 25 Minuten, ohne irgendwelche Beschwerde zu empfinden, bis 4800 Meter, ungefähr der Höhe des Montblanc, aufwärts gestiegen; weitere 11 Minuten genügten, um sie bis 6437 Meter, der Höhe des Chimborasso, emporzutragen. Ueber ihnen der strahlende Azur des Firmaments, unter ihnen ein unabsehbares Wolkenmeer in Gestalt von krystallenen Wänden, blitzenden Hörnern und hoch aufragenden Spitzen, gebettet in eine Schneedecke von wunderbarer Reinheit und Zartheit der Farben! Aber noch immer aufwärts geht der Flug des Ballons. Plötzlich verlassen Mr. Glaisher bei der bedeutenden Temperatur-Abnahme und Verdünnung der Luft die Kräfte. »Erschöpft will ich«, so berichtet er, »mich mit dem rechten Arme auf den Tisch stützen. Ich vermag es nicht. Dieser Arm, der soeben noch seine ganze Stärke besaß, hängt machtlos wie gebrochen herab. Ich versuche, den linken Arm zu gebrauchen; er ist in gleicher Weise gelähmt. Ich suche nun, den Körper noch zu bewegen, und dies vermag ich wirklich bis zu einem gewissen Punkte, wiewohl ich eine Empfindung habe, als besitze ich keine Glieder mehr. Sofort richte ich die Blicke wieder auf das Barometer; allein, während mein Auge noch die Ziffern sucht, sinkt mein Kopf auf die linke Schulter, und mein Rücken lehnt am Rande der Gondel. Es ist klar: die Lähmung greift weiter um sich. Habe ich bis dahin stets noch wenigstens über alle

Bewegungen des Rückgrats und des Halses mich vollkommen Meister gefühlt, so bin ich nun jedweder, auch der leisesten Regung unfähig geworden. Coxwells Gestalt verschwimmt mir zum Schatten, und als ich versuche, mit ihm zu sprechen, versagt selbst die Zunge den Dienst. Gleich darauf umhüllt mich dichte Finsterniß; der Sehnerv hat seine Kraft verloren. Dennoch besitze ich die vollste geistige Klarheit. Plötzlich aber verdunkelt sich auch mein Bewußtsein, wie wenn ein tiefer Schlaf mich umfinge.« Nach etwa 7 Minuten erst erwacht er aus der tiefen Ohnmacht, hört Coxwells Stimme und fühlt allmählich das volle Bewußtsein und die Gewalt über seine Glieder zurückkehren. Coxwell selbst ist von einer furchtbaren Kälte, die seine Hände fast schwarz gefärbt, gepackt worden und vermag, da letztere ihm den Dienst versagen, die Oeffnung des Ventils und damit die dringend nothwendige Rückkehr aus diesen Tod bringenden Regionen erst zu ermöglichen, nachdem es ihm gelungen, das Seil mit den Zähnen zu erfassen.

Der Ballon war, wie Glaisher demnächst feststellen konnte, bis zu 11,277 Metern emporgedrungen, einer Höhe, welche bis jetzt noch von keinem Sterblichen erreicht worden ist und welche über die des höchsten bekannten Berges unserer Erde, des Mount Everest oder Gaurisankar (8839 Meter) weit hinausgeht. Die Temperatur war auf jener Höhe bis auf 25 Grad Cels. unter Null, also um volle 40 Grad gefallen.

Gleichwohl hatte Glaisher von dieser Fahrt üble Folgen für sein Befinden nicht zu beklagen; er konnte sogar, nachdem er mit seinem Gefährten glücklich auf dem heimathlichen Boden wieder angelangt war, dem ihn aufsuchenden Wagen auf volle zwei geographische Meilen mit einer Leichtigkeit entgegengehen, als ob ihm nicht der geringste Unfall zugestoßen wäre.

Sein Muth war ungebrochen, und so sehen wir ihn auch 1863, wie in den folgenden Jahren eine Reihe von Luftfahrten — darunter verschiedene vom Krystallpalast zu London aus — unternehmen. Letztere sollten dem größeren Publicum Gelegenheit bieten, der Füllung und Aufsteigung des Ballons beizuwohnen, und so die aeronautischen Unternehmungen populär machen helfen. Bei einer dieser Fahrten, am 18. April 1863, war Glaisher nahe daran, nebst seinem Begleiter Coxwell ins Meer zu stürzen. Die fast undurchsichtigen, in der Luft schwimmenden Wolken- und Nebelmassen ließen die Gefahr erst erkennen, als das Meer fast unmittelbar unter den Füßen der Reisenden sich ausdehnte und das Gebraus seiner Wogen zu ihnen heraufscholl. Mit der ganzen Last des Körpers hängen sich Beide an das Seil zum Ventil, und der Ballon, der somit in wenigen Augenblicken eines bedeutenden Theils seines Gasinhalts entledigt und noch dazu an zwei Stellen seiner Hülle zerrissen ist, stürzt aus einer Höhe von 4000 Metern in fast lothrechter Linie herab und zuletzt mit furchtbarem Schlag am äußersten Strande von Newhaven zu Boden. Von den Instrumenten ist kaum eins unzertrümmert geblieben. Doch die Schiffer sind gerettet.

Hatte Glaisher bei dieser Reise die über unseren Häuptern fluthenden Wolkenmassen nur in ihrer ruhig lagernden Mächtigkeit kennen gelernt, so sollte ihm bald nicht minder Gelegenheit werden, in den hohen Regionen auch das grandiose Schauspiel der Wirkung des Sturms auf jene Elemente zu bewundern. Schon bei der Rüstung zur Auffahrt — es war zu Wolverton am 26. Juni 1863 — machte sich die Gewalt des Sturmes fühlbar. Der Ballon, im Kampfe mit demselben hin- und hergeschleudert und zuletzt, nachdem er die ihn an den Erdboden fesselnden Klammerungen verbogen, von achtzig rüstigen Arbeitern gehalten, hob sich gegen 1 Uhr Nach-

mittags empor und begrub sich schon nach 4 Minuten bei einer Höhe von 1300 Metern in tiefdunkle Wolkenmassen. Auch bei weiterem Aufsteigen folgt, die Schiffer streckenweise mit klatschendem Regen begrüßend, eine schwarze Wolkenschicht der andern. Finsteren, von tiefen Schluchten zerrissenen Vorgebirgen gleich, starren ihre Ausläufer in den unendlichen Raum. Rings umher aber, statt des sonst in den hohen Regionen herrschenden erhabenen Schweigens, das unheimlich zischende Sausen des Sturms, getragen von einem Chaos anderer drohender, den Ballon umwogender Gestalten! Als habe sich das Reich des Demiurgos aufgethan, so gähren und wälzen diese durch einander, in ewigem Wechsel eine die andere gebärend, eine die andere verschlingend! Bei alledem dringt zum Ballon, der inzwischen eine Höhe von 7000 Metern erreicht hat, der schrille Ton der Pfeife einer Locomotive empor, er gemahnt unsere Reisenden, die gern noch lange sich ihrer stummen Bewunderung überlassen hätten, an die Nothwendigkeit der Rückkehr auf den heimathlichen Boden. Ein starker Regenguß und sodann ein mächtiger Schneefall, dessen Flocken in den zierlichsten Krystallformen auftreten, geben den Beiden das Geleite; im Uebrigen geht die Niederfahrt glücklich von Statten.

Daß die Strömungen der einzelnen Luftschichten über uns, auch ohne die Gewalt des Alles durchwühlenden Sturmes, in ihren Richtungen oft stark von einander abweichen, hatte Glaisher bis dahin schon mehrfach kennen gelernt. Bei einer im Mai 1866 von Windsor aus kurz vor Sonnenuntergang begonnenen Fahrt beobachtete er deutlich in den unteren Regionen einen breiten Strom nach Nordosten und darüber, durch eine schmale ruhende Luftschicht getrennt, einen solchen nach Nordwesten.

Eine andere, ebenfalls höchst interessante Abendfahrt, von Woolwich aus am 2. October 1865 unternommen, gab ihm Gelegenheit, die Riesenstadt London, welche er schon einmal während der Tagesstunden überflogen hatte, in ihrem vollen Lichterglanz zu seinen Füßen zu schauen. Bei Mondschein und einer Luft von wunderbarer Reinheit und Klarheit aufgestiegen, sah er stufenweis ein Panorama von märchenhafter Pracht sich entrollen. Soweit das Auge reichte, schwamm die Stadt, von unzähligen Gasflammen beleuchtet, in einem wahren Meer von Licht. Jeder Platz, jede Straße, selbst jedes größere Gebäude, — jede Brücke war erkennbar. Ununterbrochen zogen die Schatten der Wagen und Fußgänger, deutlich von einander unterschieden, vorüber, dazu das Rauschen der Wasser, das Stöhnen und Pfeifen der Locomotiven, das verworrene Getöse des Geschäftslebens — Alles das vereinigte sich zu einem unbeschreiblichen Bilde. Mitten durch dasselbe schnitt wie eine riesige Pulsader die zwiefache Feuerlinie, welche die Ufer der mit zahllosen Schiffen und Booten bedeckten Themse begleitete. Als die Reisenden die letzte Vorstadt Londons überflogen und das Freie erreicht hatten, zeigte sich ihnen der Contrast als ein wahrhaft überraschender. Alles war in tiefes Dunkel gehüllt, kein Ton erreichte das Ohr, das Gebraus der Riesenstadt war gänzlich verstummt.

Mr. Glaishers Forschungen werden in vielen Punkten durch die Beobachtungen hervorragender Französischer Gelehrten aus neuerer Zeit ergänzt. Unter diesen nimmt zunächst der Astronom Flammarion eine beachtenswerthe Stelle ein. Die interessanteste und zugleich ausgedehnteste Luftreise, welche derselbe in seinen Berichten schildert, wurde von ihm am 14. und 15. Juli 1867 in Gemeinschaft mit dem bekannten Luftschiffer Eugen Godard von Paris nach Solingen ausgeführt. Die Fahrt wurde gegen $5\frac{1}{4}$ Uhr Nachmittags, bei bewölktem Himmel und ziemlich scharfem

Südwestwinde angetreten. In weniger als fünf Minuten haben die Reisenden, über der Gegend des Montmartre schwebend, eine Höhe von 800 Metern erreicht, und in rascher Folge gleiten die Vorstädte sowie die nach Nordosten gelegenen Nachbarstädte von Paris unter dem Ballon hinweg, welchem, als einer völlig neuen, ungewohnten Erscheinung überall aus den Dörfern das erschreckte Bellen der Hunde, das ängstliche Geschrei der Hühner und Gänse folgt. Von den Luftbewohnern der Thierwelt wagt keiner ihm zu nahen, es wären denn einige Schmetterlinge, welche, wie schon bei früheren Reisen, vertraulich die Gondel umflattern. Inzwischen gießt rechts und links von derselben in der Ferne der Regen zur Erde nieder, weiße Streifen auf dem dunklen Hintergrunde der Wolken bildend, wo er durch Sonnenschein hindurchgeht, tiefgraue Linien zeichnend, wo die Tropfen im Schatten fallen.

Um 8 Uhr Abends überrascht unsere Reisenden ein prachtvoller Anblick. Die ihnen bis dahin verdeckt gebliebene Sonne wirft ein düsterrothes Licht durch die niederstürzenden Regenmassen. Eine ungeheure, hinter den höheren Wolkenschichten aufschlagende Flamme entzündend, überfluthet sie für einen Augenblick Himmel und Erde mit dämonischem Brandschein, dann tritt sie selbst in einer Wolkenspalte hervor, roth wie glühendes Erz. Doch nur wenige Minuten, und sie schwindet wieder hinter den Wolkenmassen, mit ihr der Feuerschein und mit ihrem Niedergange endlich auch der letzte Schimmer des Tages. Es bricht die Dämmerung und bald auch die völlige Nacht herein.

In ruhiger, aber schneller Fahrt wandert das Luftschiff mit den Winden weiter; von einem, mit Wasser versuchsweise bis zum Rande gefüllten Glase geht nicht ein Tropfen verloren. Nicht lange indeß soll dieser ruhige Flug dauern. Durch die Wolkenmassen, welche den Ballon in dichte Finsterniß hüllen, rollt dumpfer Gewitterdonner. Schon nach wenigen Minuten schmettert der Regen auf die seidene Hülle nieder, ihr Gewicht in bedenklicher Weise vergrößernd. Schnell entschlossen, werfen unsere Reisenden Ballast aus, um über die feindlichen Wolkenlager emporzusteigen; doch erst bei einer Höhe von 1700 Metern schweben sie über denselben. Noch eine halbe Stunde etwa hören sie den Regen zur Erde niederrauschen, ehe das Unwetter sich beruhigt, und allmälig auch, während der Ballon über die Ardennen hinwegfliegt, weichen die dichten, Erde und Himmel verhüllenden Schleier, um dem jungfräulichen Zauberlicht des Mondes Platz zu machen.

Gegen Mitternacht segeln unsere kühnen Schiffer über die Grenze Frankreichs und schwimmen über Belgien, über den Wassern seiner Maas, deren Rauschen mit verstärktem Laut zu ihnen heraufdringt. Namur, Huy und Lüttich tauchen in ihren Umrissen vor ihnen auf. Ein wundersames Nachtbild, diese aus der Höhe dem Auge sich darbietenden Städte mit ihren hellerleuchteten Straßen und den zahlreichen, rothe Feuergarben und wirbelnde Rauchwolken emporsendenden Schmelzöfen ihrer Fabriken! Und dazu der außerordentliche Glanz des Mondlichts, welcher, gegen 1½ Uhr Nachts von dem ersten Schimmer des Morgengrauens angehaucht, die mannigfachsten Farbentöne über die rings umher lagernden Wolkenbilder ergießt! Da ragen stolze Berggipfel, dort strecken sich freundliche Thäler, dort hebt sich mit Thurm und Mauern ein luftiges Schloß!

Mehr und mehr weicht das Dunkel der Nacht aus der unter den Reisenden schlummernden Tiefe. Zu ihren Füßen breitet bald sich die Flur in einem frischen bunten Bilde aller Formen und Gestalten aus, von grünenden Heckenzäunen mannigfach durchzogen, nicht mehr die gewohnte Masse gleichmäßiger, schachbrettartig ge-

stalteter Ackerstreifen: es ist Deutschlands Nähe, die sich ihnen anmeldet. Gegen 3¾ Uhr treten sie bei Verviers auf dessen Gebiet über, und hier, indem sie bei einer Höhe von 2300 Metern über Aachen hinwegfliegen, glüht ihnen bald der volle Tag, die Morgensonne entgegen.

Schon vorher ist vor den Blicken der Reisenden, während sie zur Rechten das Großherzogthum Luxemburg bis über Trier hinaus, zur Linken Holland bis zur Nordsee überschauen, das Bild von Cöln mit seinem Dome aufgetaucht, dessen dunkle Massen das silberne Band des Rheines umschlingt. Gegen 4½ Uhr schweben sie über Düren, um von dort den ersten Erdengruß, das Morgenläuten einer Capelle zu vernehmen, das jedoch bald von den dumpfrollenden Tönen verschlungen wird, welche die Kanonen der Uebungs-Artillerie von Mülheim ihnen entgegensenden. Endlich gleitet unter dem Ballon auch der herrliche Rhein hinweg, und mit diesem das alte Cöln, dessen halbmondförmiges Bild wie eine am dünnen Zweige eines Baumes sich anklammernde Schnecke erscheint. Noch ganz in Bewunderung der reichen malerischen Landschaften versunken, die zu beiden Ufern des Stromes sich weithin ausdehnen, sieht unser Flammarion mit Bedauern seinen Führer, welcher den Mangel an Frühstück für den Magen nicht minder wie den an Ballast für sein Schiff geltend zu machen weiß, zur Niederfahrt schreiten, welch letztere denn auch mit glücklicher Landung auf einem Felde nahe bei Solingen endet. Die Reisenden hatten in 12½ Stunden einen Weg von 180 Kilometern zurückgelegt.

Wenn es Flammarion bei den ebenbeschriebenen und ebenso bei den sonst von ihm 1867 wie 1868 unternommenen Luftreisen beschieden gewesen ist, stets an verhältnißmäßig günstigen Stellen sich niederlassen zu können und ohne besondere Fährlichkeiten zu landen, so war er hierin vom Glück ungleich mehr begünstigt, als die große Masse der Luftschiffer. Auch seine beiden Collegen, Gaston Tissandier und W. von Fonvielle, welche des Studiums der atmosphärischen Erscheinungen halber etwa um dieselbe Zeit in aerostatischen Unternehmungen sich versucht haben, wissen von manchem Mißgeschick zu berichten.

Schon die erste Luftreise Tissandiers war nicht minder durch ihre Reize, wie durch mannigfache Gefahren ausgezeichnet.

Es war am 16. August 1868, Nachmittags 4 Uhr, als er in Calais unter Führung des Luftschiffers J. Duruof, dem es galt, das Vorurtheil der Menge gegen seine Unternehmungen unter allen Umständen zu brechen, ungeachtet des nach der Nordsee zu gerichteten lebhaften Windes in dem Ballon »Neptun« bei bewölktem Himmel aufstieg.

Schon nach wenigen Minuten gährt es, während der Ballon in einer Höhe von 1200 Metern schwebt, unter ihm aus dem Schooße der See herauf, und die anfänglich den Reisenden durch den Compaß werdende Beruhigung, in der Richtung auf England hinzusegeln, schwindet bald genug, da der Wind nach kurzer Zeit direkt der Nordsee entgegentreibt. Aber welches Panorama breitet sich vor den erstaunten Augen aus! Soweit dieselben reichen, wandert in der Ferne, laut- und ruhelos gleich dem Ballon, eine unaufhörliche Kette von Wolkengebilden, deren Glieder in die mannichfachsten zartesten Farbentöne getaucht sind! Und über den Reisenden dehnt sich plötzlich, in Folge einer eigenthümlichen Luftspiegelung, weithin der magische Widerschein des unter ihnen fluthenden Meeres, belebt von zahlreichen Barken und Schiffen, welche, nicht größer als Nußschalen, mit abwärts gekehrten Masten am Himmel dahinsegeln. Soeben steuert das Bild des Postdampfers von Calais nach England,

welcher selbst durch die Wolkenmassen verdeckt ist, hoch oben vorüber, und der aus seinem Schlot quellende, unter letzterem nachziehende Rauch bezeichnet in langer dunkler Linie die eingehaltene Richtung.

Inzwischen ist der Hafendamm von Calais kaum noch erkennbar, schon tauchen im Osten Dünkirchen und der Leuchtthurm von Gravelingen auf, und weiter und weiter treiben die Reisenden in einer Höhe von 1600—1800 Metern bereits über der Nordsee selbst schwimmend dem Untergange entgegen. Da endlich zeigen ihnen die in der Tiefe sich hinwälzenden Wolkenmassen die rettende Bahn. Während der Neptun meerwärts nach Nordosten steuert, ziehen diese Massen südwestlich in der Richtung auf Calais. In raschem Falle dieselben durchschneidend, tritt er bei einer Höhe von nur 400 Metern über dem Meere die Rückkehr an und segelt nach kaum einer Viertelstunde, begrüßt von begeistertem Jubelruf aus der Tiefe, in stolzem Fluge über Calais hinweg. Aber noch sind unsere Reisenden nicht gelandet. Eine unkluge übergroße Auswerfung von Ballast durch den Neuling Tissandier reißt den Ballon, dessen Fangseil bereits hart über eine Wiesenfläche hingestreift, in wenigen Augenblicken wieder zu einer Höhe von 1800 Metern empor, wo die Winde denselben mitten unter dunklen Wolkenmassen abermals in nordöstlicher Richtung dem Meere zutreiben. Bald wogt unter den Füßen der Reisenden, von der Purpurgluth des Abends übergossen, der Pas de Calais. Die Dämmerung wird immer dichter, der Augenblick immer ernster. Wohl sinkt der Neptun wieder und treibt mit der unteren Luftströmung, wie vor zwei Stunden, nach Südwesten; doch bietet sich auf dem Wege höchstens eine ganz schmale vorspringende Landzunge dar, die das Schiff leicht überfliegen kann, um demnächst unaufhaltsam in das offene Meer zu treiben. Da plötzlich blitzt das Licht des Leuchtthurms von Cap Gris-Nez zum Ballon herauf, schnell wird das Ventil geöffnet, das Fangseil gelöst und der Anker ausgeworfen. Tief und fest schlägt er in eine Düne ein, der Ballon stürzt in jähem Falle auf den Boden und die Reisenden finden sich gerettet. Es bekümmert sie wenig, daß neben dem Unteraufseher des Leuchtthurmes ein diensteifriger, nahebei stationirter Zollwächter herbeieilt, um Gondel und Gepäck auf's genaueste zu untersuchen; war es doch einige Zeit vorher auch Tissandiers Freunde, Fonvielle, begegnet, nach einer unfern davon spät Abends stattgehabten Landung allseitig als Schmuggler angesehen zu werden.

Im Uebrigen fühlte sich Tissandier den mancherlei Gefahren dieser ersten Reise gegenüber reichlich durch die für die Wissenschaft höchst wichtige Wahrnehmung belohnt, daß in der Atmosphäre zwei völlig entgegengesetzte Luftströmungen unmittelbar übereinander vorhanden sein können, deren Benutzung hier mit bestem Erfolge gelungen war. Auch liegt es nach seiner Auffassung nahe, daß die weitere Erforschung dieses Gebiets der atmosphärischen Studien wohl geeignet sein könnte, zur Lösung des Problems der Lenkbarkeit des Ballons beizutragen, indem der Schiffer, bei genauer Kenntniß der von den verschiedenen Schichten der Luft eingehaltenen Richtungen, in vielen Fällen, indem er steigend und wieder sinkend die ihm günstige Strömung aufsucht, so gut wie der Vogel seine Bahn selbst zu bestimmen im Stande sein würde.

Die dem Luftschiffer bei seinen Reisen drohenden Gefahren sollte aber Tissandier in noch anderer, nicht minder ernster Weise kennen lernen, wie dies sein Bericht über die von ihm und W. von Fonvielle am 7. Februar 1869 mit der »Schwalbe« unternommene Fahrt veranschaulicht. Vormittags gegen 11½ Uhr, bei heftigem

Winde, steigt der Ballon von der Gasanstalt zu la Vilette aus auf. In reißendem Fluge emporgetragen, schwebt derselbe binnen Kurzem in einer Höhe von etwa 1000 Metern, wo eine Temperatur von 28 Grad Celsius, 15 Grad höher als unten am Erdboden, auf die kühnen Schiffer drückt. Aber trotzdem dieselben einen Sack Ballast nach dem anderen opfern, geht das gebrechliche, in unaufhörlicher Rotation sich fortbewegende Fahrzeug schon nach wenigen Minuten wieder abwärts. Mit Hülfe des letzten Sacks Ballast, der ausgeworfen wird, gelangt es, in geringer Höhe über den Erdboden dahinfliegend, über ein von Steinbrüchen und Schluchten durchschnittenes Terrain glücklich hinweg, um im nächsten Augenblick mit der Gewalt einer Bombe auf den Boden niederzuschmettern. Tissandier hat sich, während Jonvielle hingestürzt ist und aus einer starken, durch den Tragreifen erhaltenen Kopfwunde blutet, mit ganzer Kraft an das Seil des Ventils gehängt; doch die Gondel springt wieder empor, und bei dem Sturme geht es in weiten, oft bis 15 Meter hohen Sätzen über Stock und Stein. Wie ein am Bindfaden hängender Kork hüpft der Anker über die Felder hin, ohne irgendwo Halt zu finden. Auch die Bäume des anstoßenden Waldes, welche sich tief unter der Gewalt des Sturmes beugen, lassen, zumal der Anker inzwischen bricht, den Ballon über sich hinweggleiten, dessen tolle Jagd kein Ende nehmen zu wollen scheint. Alle Anstrengungen der beiden Schiffer, welche die Gegenstände um sich her nicht mehr zu unterscheiden vermögen, sind fruchtlos. Doch endlich soll ihnen Erlösung aus dieser furchtbaren Situation werden. Der Ballon hat nachgerade ein zu bedeutendes Volumen Gas verloren, um nicht dem Zuge der Schwere zu folgen. Wiederum schlägt die Gondel zur Erde nieder, einige Landleute, die zur Hülfe eilen, ergreifen das hin und her fliegende Kabel, und der Ballon kommt in der Nähe von Neuilly-St.-Front zum Stehen. Binnen kaum 5 Minuten hatte die »Schwalbe« in einer Länge von mindestens 3 Kilometern die rasende Schleppfahrt über Feld und Wald gemacht und seit ihrem Auffluge von Paris in 35 Minuten eine Strecke von 88 Kilometern zurückgelegt, also mit einer Schnelligkeit, welche bisher noch von keinem Ballon erreicht worden ist. Jonvielle hatte, abgesehen von der Kopfwunde, auch über einen verstauchten Fuß zu klagen und konnte sich nur mit großer Anstrengung fortschleppen, während Tissandier mit einer Anzahl leichter Quetschungen davongekommen und von dem Unfalle nur in starkem Grade betäubt war.

In einem zuvor noch nicht dagewesenen Maße bot die Belagerung von Paris der Aeronautik Gelegenheit, sich im Dienste practischer Zwecke thätig zu erweisen. Unter den zahlreichen Fahrten, in denen die zu einem förmlichen Ballon-Postdienst organisirten Luftschiffer von Paris den eisernen Ring um Frankreichs Hauptstadt überflogen und eine Verbindung von dort nach den Provinzen herzustellen gesucht haben, ragt durch ihre bedeutende Ausdehnung, wie durch die Größe der von den Unternehmern hierbei erlittenen Beschwerden die von Rolier in dem Ballon »Stadt Orleans« unternommene, im Aufsatz zum Postamtsblatt der Reichs-Postverwaltung Nr. 43 pro 1871 mit aufgezählte Fahrt hervor, deren kurze Schilderung hier noch eine Stelle finden mag.

Es war am 24. November 1870, Nachts 11¾ Uhr, als Rolier in Begleitung eines Offiziers Deschamps vom Nordbahnhofe zu Paris bei völliger Finsterniß aufstieg. Einige Packete mit Briefen im Gewichte von zusammen etwa 4 Ctr., sowie ein Käfig mit 6 Tauben bildeten das Frachtgut des Ballons. Das Ziel desselben war Tours, der Sitz der provisorischen Regierung. Ein frischer Südost in-

dessen führt die Reisenden schnell über die Departements Seine und Oise hinweg der Gegend der Somme zu, aus welcher von Zeit zu Zeit Kanonenschüsse von den Truppen der Nordarmee zu ihnen heraufdröhnen und nur einzelne helle Punkte, die Lichter der Städte und Fabriken, sichtbar werden. Auch diese tröstlichen Punkte verschwinden gegen 2½ Uhr früh; in einem undurchdringlichen, den Ballon allseitig umgebenden Chaos von Nebelmassen treiben die Reisenden blind und willenlos dahin. Nicht lange, so schlägt ein seltsam dröhnendes, bald schwächer, bald stärker werdendes Geräusch an ihr Ohr, und gegen 6¼ Uhr Morgens, als das erste Tagesgrauen eine erste Fernsicht gestattet, folgt der beunruhigenden Wirkung dieses Geräusches die furchtbare Entdeckung: es ist der Ocean, welcher — eine unendlich weite, nebelbedeckte Fläche — unter ihnen, soweit der Blick zu dringen vermag, grollend seine Wogen wälzt. Jedes Instruments zu genauerer Ortsbestimmung beraubt, von Lebensmitteln entblößt, in unzureichender Kleidung, so treiben die Hülflosen unaufhaltsam weiter dem Norden zu. Sie glauben sich verloren. Nicht weniger als 17 Schiffe steuern, wie bei dem allmählich etwas klarer werdenden Wetter sich erkennen läßt, unter ihnen dahin; doch keins vernimmt ihren Nothruf, erkennt ihre Signale.

Endlich etwa um 11¾ Uhr Vormittags kommt eine Französische Corvette in Sicht. Sie löst einen Nothschuß, hißt Signale an den Raaen auf: sie hat den Ballon bemerkt. In freudiger Hoffnung senken sich die Reisenden, welche bisher eine Höhe von etwa 1000 Metern innegehalten haben, fast bis zum Meeresspiegel nieder; doch umsonst! Während der wenigen Minuten, welche das Herabsteigen in Anspruch genommen, ist der Ballon weit fortgetrieben; eine Entfernung von 8 Kilometern trennt ihn bereits wieder von dem hülfebereiten Schiffe.

Dumpfe Verzweiflung bemächtigt sich der beiden Männer. Sie müssen wieder hinauf in die eisigen Regionen, wo um den Ballon, der bis zu einer Höhe von 3700 Metern emporgerissen worden, sich graue Nebelmassen lagern und das seinem »Anhängsel« entströmende Gas zu Krystallen verdichtet, als feiner stechender Schnee auf die armen, vor Kälte starrenden Reisenden herabfällt. Ein Versuch, dieser Ausströmung durch Schließen des unteren Ventils vorzubeugen, muß unter großen Mühen alsbald wieder rückgängig gemacht werden, da der Ballon durch das fest eingeschlossene Gas sofort übermächtig aufgebläht wird und zu bersten droht. Der letzte Rest von Kraft und Hoffnung schwindet. Doch selbst der Vorsatz, die Qualen des unvermeidlich scheinenden Todes durch Sprengung des Ballons abzukürzen, erweist sich als unausführbar: es gelingt den Hülflosen nicht, das hierzu nöthige Feuer anzuzünden.

Inzwischen geht der Ballon mit großer Schnelligkeit abwärts. Da plötzlich grüßt durch den Nebelschleier das rettende Land herauf: der Wipfel einer Tanne taucht aus dichter Schneehülle hervor. Unmittelbar darauf stößt die Gondel in die Schneemassen. Rolier ist mit einem Sprunge hinaus, und während er sich an das Fangseil des Ballons, der bei der starken Entlastung wieder davon zu eilen im Begriff ist, mit der ganzen Last seines Körpers hängt, folgt ihm auch Deschamps, aus einer Höhe von 20 bis 25 Metern in den Schnee stürzend, und die nach der furchtbaren Noth endlich Geretteten drücken sich stumm die Hände. Es war am 25. November Nachmittags 2½ Uhr, als unsere Leidensgefährten, nachdem sie 15 Stunden hindurch in einem elenden Weidenkorbe zwischen Tod und Leben geschwebt, in völlig unbekannter Gegend, mitten unter schneebedeckten Bergen und starrenden Gletscherfeldern, ihren Fuß wieder auf den mütterlichen Boden setzten. Das Terrain liegt,

wie später festgestellt worden ist, unter dem 62. Grade nördlicher Breite, über 60 geographische Meilen von Christiania, der Hauptstadt Norwegens, entfernt, und heißt das Lifjeld.

Nach langem, gefahrvollen Umherirren entdeckten Beide eine verfallene, längst verlassene Hütte, um in derselben, von Kälte und Fieberschauern gerüttelt, die Nacht zuzubringen. Endlich, gegen 11 Uhr Vormittags am 26. November, führte sie eine weitere lange Wanderung zu einer bewohnten Strohhütte, deren Besitzer — durch Zeichen verständigt, daß sie zwei, von Paris mittelst Ballons angekommene Luftschiffer vor sich hatten — miteinander wetteiferten, den vor Kälte und Hunger todesmatten Gästen wieder aufzuhelfen, und ohne Zaudern bereit waren, dieselben nach Christiania zu geleiten. Am 28. November kamen Beide daselbst an, wo sie aufs Festlichste empfangen wurden. Auch der Ballon war inzwischen, nachdem er zum zweiten Male niedergegangen, aufgefunden und nebst Briefen und Tauben wohl geborgen worden.

Ein Englischer Dampfer führte die Leidensgefährten wenige Tage darauf über London nach St. Malo, von wo aus sie, 14 Tage nach der Abfahrt von Paris, in Tours glücklich anlangten. Der Ballon aber wurde dem Museum von Christiania überlassen. Er hatte in 15 Stunden eine Strecke von mehr als 180 geographischen Meilen zurückgelegt: das Bedeutendste, was seit Greens Ballonfahrt von London nach Nassau in der Luftschifffahrt geleistet worden ist.

---

55. Königsreisen vor anderthalb Jahrhunderten.

Der jetzigen Generation erscheint oft das Reisen mit dem Dampfwagen noch zu langsam, obwohl dadurch gegen unsere frühere, schnellste Reisegelegenheit, die Eilposten, mindestens zwei Drittel der Reisezeit erspart werden. Welcher Aufwand an Zeit aber vor anderthalb Jahrhunderten selbst bei Reisen der Höchsten Herrschaften erforderlich war und welcher Kräfte und Transportmittel es bei solchen Anläßen bedurfte, das mögen nachstehende Documente über zwei Reisen des Königs von Polen und Churfürsten von Sachsen, sowie der Königin von Polen im Dezember 1733 veranschaulichen.

König August von Polen, Churfürst von Sachsen, beabsichtigte am 9. December 1733 eine Reise von Dresden nach Oppeln anzutreten. Zur Benachrichtigung der verschiedenen Poststationen erließ der Geheime Cabinetsminister Graf Sulkowski am 2. December folgende Verfügung:

»Demnach Jhro Königl. Majestät in Pohlen und Churfürstl. Durchlaucht zu Sachßen, Mein Allergnädigster Herr, allergnädigst entschlossen auf künfftigen 9ten sage Neundten Decembris a. c. von hier nacher Oppeln in Schlesien zu reisen, dabey aber die Kayserlichen Post-Stationes zu Bunzlau, Haynau, Liegnitz, Neumark, Breslau, Ohlau, Schiergast und Brieg mit zu berühren gedenken. Alß werden die Hrn. Post Meistere auf besagten Kayserl. Post-Stationes hierdurch freundlich ersuchet, Auf den 10ten sage Zehnden Decembris a. c. sowohl als folgende Tage, die in der Beyfuge sub ⊙ specificirte gute und tüchtige Post-Pferdte ohnfehlbar parat zu halten und Jhro Königl. Maj. samt Dero bey sich habende und folgende Suite, ohne

alle Hindernüß und Auffenthalt fortzuschaffen; Von dieser Notiz und Specification Abschrifft zu nehmen und von Station zu Station biß Brieg weiter abzusenden, auch woferne etwas Hinderliches fürfallen sollte, Solches anhero zu melden und hierbey überall alle geneigte Beförderung zu erweisen;

Datum, Dreßden den 2ten Dec. 1733.

Sr. Königl. Maj. in Pohlen und Churfürstl. Durchlaucht zu Sachßen bestallter Geheimder Cabinets-Minister, Ober Stall Meister, Cämmerer, Obrister über ein Regiment von der Infantrie auch Commandant der Parforce-Jagdt 2c.

A. G. Sulkowskj.



Specificatio

Derer vor Jhro Königl. Maj. in Pohlen und Churfüstl. Durchl. zu Sachsen, auch bey sich habende und folgende Suite von Dreßden biß Oppeln benöthigten Post-Pferdte, als:

Voraus

6 Pferde 1 Wagen des Hrn. Cammerherrn Stanislawsky und Hrn. Cammerherrn Swizinskj,
6 „ Eine Calesche des Hrn. Geh. Cab. Min. Graffes Sulkowskj,
30 „ Vor den Hrn. Gen. Feld Marschall Graff Wackerbarth,
18 „ Vor den Hrn. Cron Küch Meister Graff Cettner und Hrn. Star. Godzki, it. Hr. Cron Referend. Dembowskj.

Erste Suite

d. 9ten Decembr. 1733.

Voraus

6 Pf. Küchen Callesche.

Jn einer Suite beysammen

6 Pf. Die Leib-Chaise,
6 „ Die Vis a Vis,
6 „ Der Schlaff-Wagen,
6 „ Erste } Landauer,
6 „ Andere }
6 „ des Hrn. Geh. Cab. Min. Graffes Sulkowskj Wagen.

Es reuthen

3 Pf. Drey Chevaliers Gardes,
3 „ Drey Pagen,
1 „ Schmiedel,
2 „ Zwey Postillons.

Sa. 7 Wagen 42 Wagen- und 9 Reuth-Pferdte.

Andere Suite

Den 10ten Decembr.

6 Pf. Ein Wagen des Hrn. Geh. Cab. Min. von Brühl,
6 „ Die Dritte }
6 „ Die Vierdte } Landauer,
6 „ Die Fünffte }

6 Pf. die Garde robbe-Callesche,
12 » Zwey Geh. Cab. Canzley-Wagen,
Sa. 7 Wagen und 42 Pferdte.

Dritte Suite

den 11ten Decembr.

6 Pf. Anderer Wagen des Hrn. Geh. Cab. Min. von Brühl,
6 » Ein Wagen des Hrn. Geh. Raths von Bülows,
12 » Zwey Cab. Canzley-Wagen,
6 » Cab. Canzley-Acten-Callesche
und was sich sonst noch finden möchte.«

Die Langsamkeit der Beförderung ergiebt sich aus der nachfolgenden Postroute, welche gelegentlich der Reise der Königin von Polen den Postanstalten mitgetheilt wurde. Diese Reise erfolgte am 21. December 1733 und zwar von Dresden nach Krakau; das Programm dazu war folgendes:

Tabella

Aus welcher zu ersehen, die Anzahl der Post-Pferde, Postillons und Wagens, welche zu Ihro Maj. der Königin von Pohlen Maria Josepha Reise nach Cracau Mense Dec. 1733 erfordert werden.

12 Stunden voraus

6 Pf.	2 Postill.	1 Wagen,	alte graue Cantzelley Wagen.	
6 »	2 »	1 »	Küchen	Calesche
6 »	2 »	1 »	Keller	
6 »	2 »	1 »	Silber	
6 »	2 »	1 »	Conditor	

Hernach

6 Pf.	2 Postill.	1 Wagen,	kleine rothe Küch-Calesche.	
6 »	2 »	1 »	neue Landauer Chaise,	
6 »	2 »	1 »	Hr. Graff Waldsteins eigner Wagen,	
6 »	2 »	1 »	Chur Printzliche	Berline
6 »	2 »	1 »	grüne Sammter	
6 »	2 »	1 »	neue rothe	
6 »	2 »	1 »	graue Miersche	
6 »	2 »	1 »	neue graue	
6 »	2 »	1 »	Haynefisch-Wagen,	
6 »	2 »	1 »	Roederische Berline,	
6 »	2 »	1 »	Chur Printzl. neue Landauer,	
6 »	2 »	1 »	Calesche vor die Chur Printzl. Garde robbe,	
6 »	2 »	1 »	Luzelburgische Berline,	
6 »	2 »	1 »	Calesche worauf die Königl. Garde robbe und Capelle.	
6 »	2 »	1 »	Ein Bay-Wagen zur Garde robbe.	
6 »	2 »	1 »	graue Landauer Leib-Chaise.	
6 »	2 »	1 »	alte Beichtvater-Wagen.	

6 Pf.	2 Postill.	1 Wagen,	Der Frl. Obrist Hofmeisterin eigner Wagen.
6 »	2 »	1 »	Calesche vor der Dames Bagage.
6 »	2 »	1 »	Kospothischer Dames-Wagen.
6 »	2 »	1 »	Hr. Graf Waldsteins zweyter eigner Wagen.
6 »	2 »	1 »	Des Hrn. Ober-Schenkens von Haugwitz eigner Wagen vor deßen Bagage.
19 »	2 »	— »	Zum Reuthen, vor den Commission Rath und Ober-Postmeister Jacobi, 4 Chevalliers Gardes, 5 Pages, 4 Cammerdieners, 1 Leib-Schütze, 2 Trompeter, 2 Postillons.
181 Pf.	56 Postill.	27 Wagen.	

Hierüber noch

12 Pf. 4 Postill. — Wagen Zur Reserve und daferne man derselben bedürfftig seyn möchte.

Post-Route

von Dresden nach Breslau, Tarnowitz und Cracau.

☽ den 21. Decbr. 1733 Früh auß Dresden	Schmiedefeld ..	3½ Meilen	
	eodem in Budissin	3½ »	Nachtlager.
	Rothkretscham .	3 »	
	Görlitz	3 »	
♂ den 22. Decbr.	in Waldau......	3 »	Nachtlager
	Buntzlau	3 »	
	Haynau......	3 »	
☿ den 23.	in Liegnitz	2 »	Nachtlager
	Neumarkt	4 »	
♃ den 24.	in Breslau......	4 »	Nachtlager und den 25. Rasttag
	Ohlau	4 »	
	Brieg	2 »	
♄ den 26.	in Schiergast....	3 »	Nachtlager
	Oppeln	3 »	
☉ den 27.	in Strelitz......	5 »	Nachtlager und den 28. Rasttag.
	Tost	2 »	
	Tarnowitz....	3 »	
♂ den 29.	in Tzoborowicze..	3 »	Nachtlager
	Lasky	3 »	
☿ den 30.	in Wierspowowicze	3 »	Nachtlager
♃ den 31.	in Cracau	3 »	

20 Abwechslungen und 66 Meilen.

Eine Reise von 66 Meilen war also vor 140 Jahren, ungeachtet alle Wagen mit 6 Pferden bespannt waren, nur in 11 Tagen zurückzulegen. Jetzt legt man dieselbe Tour in einem Tage zurück. Allerdings war die damalige Beschaffenheit

der Straßen ein großes Hinderniß für schnelles Fortkommen, und wie ermüdend eine solche Reise zu jener Zeit gewesen sein muß, zeigen die Rasttage. An keinem Tage sind mehr als 9 Meilen zurückgelegt worden, und deswegen waren acht Nachtlager nöthig.

---

56. Ernest Giles' Entdeckungsreise in Central-Australien.

(Nach Petermann's Geographischen Mittheilungen.)

Seit dem Jahre 1606, in welchem der Australische Continent von dem Holländischen Schiffe Duyfken zuerst aufgefunden wurde und damit in die Geschichte eintrat, reihen sich in überraschender Zahl die Versuche kühner Forscher an einander, die ungeheuren Gebiete dieses durch 40 Längen- und 28½ Breitengrade sich erstreckenden Festlandes dem Leben und der Wissenschaft zu erschließen. Namen, wie Tasman, de Torres, Carpentier, Nuyts und Cook knüpfen sich an die ersten Entdeckungen der Küstenländer; um die Erforschung des inneren, von der übrigen bekannten Welt durch Produkte und Charakter seiner Bewohner so beträchtlich verschiedenen Continents machten sich, um nur wenige Namen hervorzuheben, Oxley, Hume, Hovell, Cunningham, Sturt, Mitchell, John Eyre, Kennedy, Gregory und der leider ein Opfer seines Wissensdrangs gewordene Deutsche Leichardt († 1848) verdient. In den letzten Jahrzehnten waren Burke, Landsborough, Macdonald Stuart (1860 — 62) und Mac Kinlay die Ersten, denen es unter unsäglichen Anstrengungen gelang, den ganzen Continent Australiens von Süden nach Norden zu durchschneiden. Immer aber harrte noch West-Australien der Erforschung. Dasjenige für die Culturentwickelung dieses Festlandes wie für die Geschichte der Verkehrsmittel überhaupt bedeutsame Ereigniß, welches den größten Impuls zu weiteren Entdeckungsreisen nach dem noch unbekannten Inneren im Westen gab, war die bekanntlich im August v. J. vollendete Legung des Ueberland-Telegraphen von Port Augusta an der Südküste nach Port Darwin im Westen des Carpentaria-Golfs an der Nordküste. Oestlich und südöstlich von der Linie des Ueberland-Telegraphen, der jetzt Australien mit der civilisirten Welt verbindet, sind bereits Staaten mit fast völlig modernen Culturzuständen, Queensland, Neu-Südwales und Süd-Australien, in raschem Aufblühen begriffen; ebenso zeigt die Colonie West-Australien mit der Hauptstadt Perth, die von den Postdampfern der Route Point-de-Galle—Melbourne berührt wird, den Zug erfreulichen Aufstrebens.

Dagegen weist die Karte von Central-Australien im Westen des Ueberland-Telegraphen auf dem großen Gebiete zwischen 115 — 130 Grad O. L. (von Paris) und 35—14 Grad S. B. noch vollständig leere Flächen auf, die bisher keines Europäers Fuß betreten hat.

Zur Ausfüllung dieser Lücken sind theils von den Regierungen, theils von Privaten in erfreulichem Wetteifer Expeditionen ausgerüstet worden*), welche sich die Aufgabe gestellt haben, von der Telegraphenlinie aus nach Westen womöglich

*) Vergl. die Mittheilungen auf S. 248 in Nr. 8 des »Deutschen Postarchivs«, Mai 1873.

bis zur Küste des Australischen Festlandes vorzubringen. Aus dem Berichte über eine dieser Reisen, welche im Jahre 1872 von Ernest Giles ausgeführt worden ist, theilen wir die folgenden Daten mit, welche um so mehr Interesse bieten, als sie zugleich ein lebendiges Bild von den großen Schwierigkeiten Australischer Entdeckungsreisen geben.

Giles' Expedition, bei welcher sich außer Giles noch Mr. Carmichael und ein Mr. Robinson befanden, und die durch den Baron F. v. Müller in der Colonie Victoria ausgerüstet worden war, hatte sich von Süd-Australien aus längs der Telegraphenlinie ins Innere begeben und erreichte am 22. August 1872 die sogen. Chambers-Säule am Finkefluß, welche den Ausgangspunkt der Reise nach Westen bilden sollte. Diese schon von Stuart entdeckte Steinsäule ist nach Giles' Bericht ein überaus merkwürdiger Rest der vorhistorischen Erdperioden und ihrer geologischen Revolutionen. Man sieht schon den riesigen Steinkoloß von weiter Ferne her über eine Reihe von rothen, mit Skrub und Stachelschweingras bedeckten Sandhügeln hervorragen. Die Gestalt des Pfeilers ist höchst imposant; ein säulenartiges Gebilde steigt aus der Mitte eines vielleicht 80 Fuß hohen, aus weißem Sandstein bestehenden Piedestals noch etwa 150 Fuß höher empor; in den letzten 20—30 Fuß nimmt der Sandstein eine röthliche Färbung an. Rings umher lagern große Steinblöcke, die einzigen Ueberbleibsel des Sandsteingebirges, das die Fluthen im Laufe der Jahrtausende fortgespült haben. Das Gestein der Säule ist sehr locker und weich.

Von diesem Felsgebilde aus wurde am 23. August 1872 die Weiterreise nach Westen zu Pferde angetreten. Besondere Schwierigkeiten machten die Sümpfe des Finkeflusses, nach dessen Quellgebiet Giles vordringen wollte. Nur selten begegneten die Reisenden Eingeborenen, die, selbst im Kriegsstaat, d. h. als Krieger tättowirt, doch meist mit großer Geschwindigkeit das Weite suchten oder auf die nächsten Bäume flüchteten. Bei der Einmündung des Minn-Creek in den Finkefluß traf Giles ein Bergland an, das sich anscheinend unabsehbar weit nach Westen erstreckt; er entdeckte hier im Bette des Creek eine herrliche Fächerpalme (eine Livistona-Art), die ihre domförmige Krone in 60 Fuß Höhe ausbreitete; außerdem zeichnete sich dieses etwa 40 Englische Meilen lange Palmenthal (glen of palms) durch eine Fülle prächtiger buntfarbiger Blumen aus; doppelt bemerkenswerth, weil sie in eine sonst überaus sterile und steinige Gegend hineingestreut waren. Aus dem oberen Ende des Thales traten Giles und seine Begleiter auf eine sandige Ebene hinaus, die von einem Bergzuge begrenzt wird, der die westliche Fortsetzung der Mac Donnell-Kette zu sein scheint. Der Zug besteht aus drei von Ost nach West laufenden Basalt- und Sandstein-Rücken, deren höchster 4000 Fuß Höhe über dem Meeresspiegel erreicht. Da ein Durchgang nach Norden nicht zu entdecken war, wandte Giles sich am 7. September in der Thalsohle des Rudall-Creek nach Westen einem isolirten Höhenzuge (Gosse Range) zu, der von Nord nach Süd streicht; er fand in dem von steinigen Malli-Hügeln eingefaßten Thale zwar eine werthvolle botanische Ausbeute in dem Auftreten einer hübschen Akazienart von 40 — 50 Fuß Höhe (Santalum Preissianum), aber keinen Ausweg durch die Berge, so daß er die höchst elenden und öden Malli-Hügel überschreiten mußte. Jenseits derselben gelangte er in den ersten westlich streichenden Creek, den Carmichael-Creek, an dessen Ufern sich eine sumpfige, fruchtbare Ebene ausbreitet, auf der sich zahlreiche Emus, Kängurus, Geier, Krähen und Tauben umhertrieben. Von den drei Bergzügen, an deren einem die Sumpfebene des Carmichael-Creek endet, wollte Giles den am wenigsten steil abfallenden

überschreiten; er versuchte deshalb zur Orientirung zunächst einen 7 oder 8 Englische Meilen nördlicher belegenen ca. 1600 Fuß hohen Berg zu besteigen; als er aber an den Vorhügeln angelangt war, bemerkte er, daß ein gähnender Abgrund ihn von dem Hauptberge trennte, der jenseits mit einer senkrechten, 50 bis 60 Fuß hohen Basaltwand umgeben war, so daß eine Besteigung sich unmöglich machte. Giles beschloß deshalb, den Weg nach Westen fortzusetzen.

Nunmehr begannen die bisher von den Reisenden wenig empfundenen Schrecken Australischer Entdeckungsreisen, das ängstliche Suchen nach Wasser und das wiederholte Desertiren der Pferde. Giles fand auf dem Zuge längs der Bergkette, daß die letztere auf ihrer langen Ausdehnung keine nennenswerthen Wasserläufe entsendet. Während die Erbauer des Telegraphen dieses Bergland (die Mac Donnell-Kette) in der Nähe der Linie als eine durch landschaftlichen Reiz, rinnendes Wasser und üppigere Vegetation ausgezeichnete Gegend Central-Australiens bezeichnet haben, erfahren wir durch Giles, daß diese Kette sich nach Westen durch volle drei Längengrade unter dem Wendekreise hinzieht, bei einer Ausdehnung von mindestens 40 Deutschen Meilen eine — den Sudeten gleiche — Höhe von 4000 Fuß erreicht, dem Reisenden aber durch den Mangel an Wasser schwer zu überwindende Hindernisse in den Weg stellt, sich mithin auch für die Colonisation nicht besonders eignen würde. Vom 18. bis 20. September, in welcher Zeit sie von den Basaltwänden abwärts mit dem Creek sich durch eine mit langem trockenem Grase und Casuarinen bestandene Gegend zu dem westlichen Ende der Hügelreihe »Gardiner Range« wandten, gelang es unseren Forschern überhaupt nicht, Wasser zu finden. Am 20. September entdeckten sie endlich am Berg Udor (23° S. B. 130° 32′ O. L.) einen kleinen Vorrath davon in den Felsenlöchern. Dagegen war die Aussicht vom Gipfel dieses Berges sehr wenig tröstlich; überall erschien die Gegend ungastlich und öde; nach Norden bot sich eine verworrene Masse von Hügeln mit Skrub dar; bei weiteren Recognoscirungen fand Giles auf mehr als 300 Englischen Meilen nichts als Stachelschweingras (spinifex), dessen Stacheln die Hufkronen der Pferde wund machten; der Boden bestand überall aus festem Stein oder reinem Sand; nirgends konnte eine Spur von Wasser entdeckt werden. Der einzige Trost der Reisenden waren einige Quandong-Bäume, deren Früchte angenehm und erfrischend schmecken.

Nach dem Lagerplatze am Berg Udor zurückgekehrt, mußte Giles sich entschließen, die östlicher belegenen Flußbetten aufzusuchen; er versuchte aber vor der Rückkehr zum Finkefluß zunächst in südlicher Richtung vorzugehen. Aber auch hier nirgends Wasser, nichts als Sandhügel. Am 3. October endlich erreichte man an der nördlichen Seite des engen Edith-Thales ein Felsenbecken mit klarem Wasser.

Den Reisenden erschien nach so langem Umherirren in ödester Wüste dieses kleine Thal mit seinem Wasserbecken, seinen wilden Feigenbäumen und den phantastisch gestalteten höhlenbildenden Sandsteinhügeln umher wie eine Erquickung bringende Oase. An den Felswänden waren primitive Malereiversuche der Eingeborenen sichtbar, ganz von der Art, wie in den Hügeln östlich vom Darling in Neu-Südwales. Hier wie dort sieht man die Form der menschlichen Hand dargestellt, gewöhnlich roth oder schwarz. Die Eingeborenen füllen zu diesen Malereien den Mund mit Holzkohle oder Ocker, befeuchten die Wand, legen sodann die Handfläche mit ausgestreckten Fingern an die Wand heran und blasen zuletzt die Kohle oder den Ocker gegen die Rückfläche der Hand. Beim Zurückziehen der letzteren hinterläßt dieselbe eine ungefärbte Stelle in Form der menschlichen Hand, während

die umgebende Fläche roth oder schwarz gefärbt ist. Andere Zeichnungen stellen Schlangen vor, wie sie in ein Loch kriechen. Das Loch befindet sich wirklich im Felsen und die Schlange ist so auf das Gestein gemalt, daß der Beschauer denken soll, ihr Kopf sei schon im Loche, während der Körper außen liegt; irgendwie kunstvoll sind die Zeichnungen indessen nicht.

Nach einem Aufenthalt von einigen Tagen wandten Giles und dessen Begleiter sich am 7. October wiederum nach Süden, da ostwärts von den Gardiner Hügeln nichts als Sand, Skrub, Spinifex und Casuarinen zu finden war. Am 20. October, unter manchen Entbehrungen, die der auch hier auftretende Wassermangel verursacht hatte, erreichte Giles jenseits eines hohen Sandhügels einen 6—7 Englische Meilen breiten Salzsumpf, die werthvollste und interessanteste Entdeckung der ganzen Reise. Baron v. Müller hat diesem Salzsumpfe, der nach Giles' Nachweise eine Ausdehnung von 20—30 Deutschen Meilen hat, den Namen »Amadeus-See« gegeben.

Die Salzkruste an der Oberfläche des Sees war so stark, daß sie einen Menschen trug; die Pferde brachen indessen durch und geriethen in Gefahr zu versinken. Von einem Berge aus, den Giles bestieg, sah er das weiße Bett des Sees fast den ganzen südlichen Horizont einnehmen; das Uferland bestand aus Sandhügeln. Beim Nachgraben im Boden fand sich nur salziges Wasser; und wenn man zu dieser Situation eine Hitze von 38 Grad C., welche Menschen und Pferde erschöpfte, hinzunimmt, während weit und breit nur Skrub, Spinifex und Sumpf zu erblicken war, so wird man es gerechtfertigt finden, daß Giles unter 24° 32′ S. B. und 129° 38′ O. L., wo die sumpfige Beschaffenheit des Bodens und ein Arm des Sees das weitere Vordringen hemmten, umkehrte, um den Finkefluß wieder zu erreichen.

Auf dem Rückwege überraschten die Reisenden beim Penny-Creek zwei Schwarze, die langsam den Hufspuren nachgingen. Jeder von ihnen trug zwei enorm lange Speere und außerdem kleine Schilde; ihre Haare waren zu einer Art Chignon hinten auf dem Kopfe aufgebunden. Beim Anblick der Reiter schossen die Schwarzen erschreckt davon wie Emus; später traf Giles noch »eine ganze Nation« Schwarzer an, die anfangs zu Feindseligkeiten geneigt schienen, aber sich aus dem Staube machten, als Giles die Flinte aus dem Futteral nahm, mit deren Wirkungen sie wahrscheinlich die Erbauer des Telegraphen schon bekannt gemacht hatten.

12 Wochen und 4 Tage, während welcher Zeit Giles 1300 Englische Meilen zurückgelegt hatte, waren verflossen, als Giles an Chambers-Säule eintraf. Von seinen ursprünglich sehr willig und eifrig gewesenen Begleitern, welche die Reise nicht fortsetzen wollten, verlassen, mußte er leider schließlich die Expedition aufgeben.

II. Kleine Mittheilungen.

J. Straube's Postkarte von Berlin. Bei dem stetig zunehmenden Umfange Berlins und der wachsenden Schwierigkeit, das Brief-Bestellungsgeschäft von einer Centralstelle aus zu bewirken, ist bekanntlich vom Kaiserlichen General-Postamte für Berlin nach dem Vorbilde Londons die Einrichtung getroffen worden, die Stadt und deren nächste Umgebungen in neun Postbezirke einzutheilen, welche mit den Anfangs-

buchstaben der Himmelsgegenden N., NO., NW., S., SO., SW., W., O. und C. (Centrum) bezeichnet, und deren jedem eine Anzahl von Stadtpostanstalten zugetheilt sind.

Durch diese Einrichtung wird bezweckt, die auf den Eisenbahnen eintreffenden Briefpostsendungen den Bestellungsrevieren der betreffenden Postbezirke ohne Berührung der Central-Postanstalt zuzuführen und dadurch die Briefbestellung wesentlich zu beschleunigen.

Soll dieser Zweck erreicht werden, so ist es selbstredend erforderlich, daß von den Absendern hinter dem Ortsnamen Berlin die Bezeichnung des Postbezirks (Berlin W., Berlin NO. u. s. w.) angegeben werde. Hierfür bietet die im Verlage von Julius Straube in Berlin so eben erschienene, im Auftrage des General-Postamts nach amtlichen Quellen bearbeitete Postkarte von Berlin ein ebenso zuverlässiges als practisches Hülfsmittel. Der in Taschenformat zusammenlegbare Stadtplan im Maßstabe von 1 : 17,777 enthält in leichtem aber klarem Schwarzdruck die Straßen, Plätze und Hauptgebäude Berlins. Die neue Post-Bezirkseintheilung ist in Rothdruck angegeben. Ferner sind die Postämter, Postexpeditionen, Briefkasten und Bestellbezirke der Stadtpostanstalten in Blaudruck bezeichnet; auch die Telegraphen-Stationen und Revier-Polizeibüreaus sind erkennbar gemacht. Trotz dieser reichhaltigen Indicationen, welche den Stadtplan für die verschiedensten Zwecke benutzbar machen, ist derselbe von großer Deutlichkeit und wird bei dem zunehmenden Umfange der Reichs-Hauptstadt nach vielen Richtungen hin ein erwünschtes und bequemes Orientirungsmittel bilden. Seine hauptsächlichste Bestimmung, die Beifügung der Bezeichnung des betreffenden Postbezirks auf den Adressen der nach Berlin bestimmten Briefe, wird wesentlich erleichtert durch das beigefügte alphabetische Verzeichniß der Straßen und Plätze mit Angabe der Postämter und Postbezirke.

Bei dem billigen Preise von fünf Silbergroschen wird die neue Postkarte von Berlin voraussichtlich eine weite Verbreitung finden und dazu beitragen, daß die Einrichtung der Postbezirke bei dem correspondirenden Publicum Würdigung und Eingang findet.

Der Deutsche Buchhandel im Auslande. Wenn den Deutschen vielfach der Vorwurf gemacht wird, daß sie nicht genug Geld für den Ankauf von Büchern aufwenden, so beweist doch die Statistik des Deutschen Buchhandels, welche sich z. B. aus dem O. A. Schulz'schen Adreßbuch für den Deutschen Buchhandel ergiebt, daß der Buchhändler im Auslande überall den Deutschen begleitet. Einschließlich der Filialen giebt es im Deutschen Reich 3254 buchhändlerische Firmen, in der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie 534, in der Schweiz 153, in Rußland 78, in den Niederlanden 46, in Schweden-Norwegen 31, in England ebenso viel, in Frankreich 30, in Belgien 26, in Dänemark 24, in Italien 21, in Rumänien 9, in Griechenland und Spanien je 1, in der Türkei 2, in Amerika 71, in Asien 2 Deutsche Buchhandlungen. Im Verhältniß zu der anzunehmenden Deutschen Bevölkerung im Auslande erscheint die Zahl der Firmen in Amerika am niedrigsten. Dort ist die Anhänglichkeit der Deutschen Bevölkerung an die Muttersprache offenbar sehr gering.

Der neue Postvertrag zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und Japan ist am 6. August c. von dem Präsidenten der Republik unterzeichnet worden. Nach demselben vermitteln den directen Postverkehr beider

Länder die Hauptpostämter in San-Francisco und Yokohama. Das Postporto für Briefe von einer halben Unze oder deren Gewicht beträgt fünfzehn Cents und für jede halbe Unze oder deren Bruchtheil Mehrgewicht ebenfalls 15 Cents. Diese Portorate wird jedoch nach Ablauf von zwölf Monaten nach Abschluß dieser Convention auf zwölf Cents herabgesetzt. Für Drucksachen ist an die Vereinigte-Staaten-Post zwei Cents Porto zu entrichten, während die Japanesische Postbehörde hiervon die regulären dort geltenden Postraten collectirt. Für jeden internationalen, nicht genügend frankirten Brief soll außer der regulären Portorate eine Strafgebühr von sechs Cents zu bezahlen sein, welche Strafgebühr dem collectirenden Postamt verbleibt. — Für Poststücke die per closed mail von oder nach Mexico und den Britisch-Nordamerikanischen Provinzen auf der Landroute befördert werden, ist noch eine Zuschlaggebühr zu bezahlen. — Das Vereinigte-Staaten-Postamt berechnet den Japanesischen Postbehörden zwei Cents für jeden einfachen Brief, der aus fremden Ländern durch die Vereinigten Staaten befördert wird. — Bei Verrechnungen wird der Vereinigte-Staaten-Dollar dem Japanesischen »Yew« und der Cent dem Japanesischen »Sen« gleichgeachtet.

Amerika's schwimmende Paläste. Die modernen Dampferreisenden wollen nicht nur schnell vorwärts kommen, ihre Umgebung muß luxuriös sein und wo man — in Amerika — diese Ansprüche befriedigt sieht, kommt es kaum auf den Preis an. Es muß Tag und Nacht gereist werden, damit keine Zeit verloren geht. Das Amerikanische Volk ist ein eigenartiges, und eines der größten Geheimnisse des Erfolges von Dampferlinien besteht darin, zu wissen, wie man den Reisenden das Dasein am Schiffsbord angenehm macht. Unter den Amerikanischen Dampferlinien nimmt es in dieser Beziehung keine mit der Narragansett-Steamship Company auf, deren Boote zwischen New-York und Boston dampfen. Einer dieser Dampfer, die »Bristol«, wurde auf der Werft von Webb in New-York erbaut. Die Schiffslänge beträgt 373 Fuß, die Schiffsbreite 83 Fuß, Raumtiefe 16 Fuß, Tonnengehalt 3000 Tons. Die Maschine ist vom Typus der Balanciermaschinen (vertical beam engine), welcher für die Strom- und Küstendampfer, sofern sie Rad-Propeller haben (wie meist der Fall) charakteristisch ist. Es sind einfache (keine Zwillings-) Maschinen mit großem Cylinder-Durchmesser und durch enorme Länge des Hubes, durch die geringe Zahl der Spiele und dadurch ausgezeichnet, daß der Balancier über das Oberdeck hinausragt.

Die (3) Dampferzeuger für die 2800 Pferdekräfte starke Maschine sind von dem Kesseltypus, der in Amerika zur Zeit modern ist: die Kessel haben die Cylinderform; ihrer inneren Construction nach zählen sie zu den Zugrohrkesseln, d. h. die auf den Rosten erzeugten Heizgase durchströmen eine Anzahl von Zügen in der Richtung von vorn nach hinten und kehren dann durch eine größere Anzahl von Zügen, die aber geringeren Querschnitt haben, nach der Kesselfront zurück.

Bezüglich der Sicherheitsvorrichtungen gegen Feuersgefahr sind vorhanden: 5 Stück Gas-Feuerspritzen (extinguishers), 3 Stück Feuerpumpen (allzeit bereit), 900 Fuß Schlauch (mit 15 Verschraubungen), 102 Stück Feuereimer auf passende Plätze vertheilt, 2 große Wasserbehälter (jederzeit gefüllt und gebrauchsfertig).

An Rettungsanstalten sind an Bord der Bristol: 13 Rettungsboote (Metall), 2 life rafts, 150 Korkmatratzen, mit denen sämmtliche Betten ausgestattet sind, 700 Kork life-belts.

Die Bemannung des Schiffes besteht aus 116 Personen und zwar:

Capitain, Offiziere, Seeleute überhaupt	38,
Maschinenabtheilung	24,
Bedienungsabtheilung	49,
Wächter und Ausgucker	5,
Summa	116.

Beim Betreten des Bootes und das Portal des Ganges passirend, befindet man sich in der allgemeinen Halle. Der Fußboden besteht aus schwarzem Wallnuß- und gelbem Kienholz, welches in schmalen Bändern nebeneinander liegt. Die Decken und Wände sind künstlerisch decorirt. Die Hauptfarbe derselben ist weiß, durch Rosatinten unterbrochen und mit Goldleisten verziert. Schwere Thüren von Rosenholz sind zu beiden Seiten und reiche Gaskronen beleuchten den Raum gleich einer schönen Grotte. Auf einer Seite ist die clerks office, auf der anderen Seite ist der Haarkünstlerraum mit kompleten Toiletten-Arrangements. Der Salon der Ladies strotzt von Reichthum. Sammetteppiche und schwere Möbeln, gepolstert mit Sammet und Stickereien in den keuschesten Mustern. Kostbare Armleuchter und alle luxuriösen und feinen Ausstattungsgegenstände sind überall zur Hand. Blicken wir in die zu beiden Seiten des Salons gelegenen Außenzimmer (staterooms): schneeweißes Leinen, Spitzenvorhänge und alle modernen Bequemlichkeiten sind in Sicht. Der große Salon ist 275 Fuß lang, 28 Fuß breit und 21 Fuß hoch. Die Treppe ist von Mahagoni, ausgelegt mit Atlas- und anderen reichen Hölzern, und jeder Pfosten trägt einen kleinen Armleuchter. Oeffnen wir nun eine Thür zu den 230 Außenzimmern. Wir sehen in ein Brautgemach (bridal room), von denen überhaupt 9 vorhanden sind. Reiche Teppiche bedecken den Fußboden, eine massive Bettstelle, ein Kleiderschrank, ein Waschtisch, ein Marmortisch und Stühle sind die Möbel dieses großen Raumes, welcher nahezu so groß ist, wie ein großes Schlafzimmer in einem Hause der Fifth-Avenue*). Die Polsterung und Ausstattung ist prachtvoll. Schneeiges Leinen, Daunenkissen, von den feinsten Bezügen umhüllt, kostbare Vorhänge und schwere Spiegel machen es zu dem Brautgemache einer Königin. Jede dieser Kammern ist reich decorirt, aber der Abwechselung wegen in verschiedenen Farben. Die Familienzimmer sind ebenso gut ausgestattet, wie jene Zimmer für die Neuvermählten, aber nicht ganz so verschwenderisch decorirt. 2 Broncefiguren, welche am Fuße der Treppe zur oberen Gallerie aufgestellt sind, dienen als Laternenträger. Dieser Salon hat eine Galerie, zu welcher eine leichte aber kostbare Treppe führt.

Im Speisesalon sind über 300 Plätze für Gentlemen zu jeder Hand, aber in Zimmer abgetheilt und daher nicht mit einemmal in Sicht. Es wird hier nach der Karte gespeist. Im Speisesalon stehen besondere Tische für sechs Mann; über jedem hängt ein Kronleuchter, welcher die Scene hell beleuchtet. Die Decorationen sind den übrigen des Bootes entsprechend. Das Silber ist massiv, das Porzellan aus China. Vergleichen wir schließlich die »Bristol« und ihre zahlreichen Genossen mit unsern Deutschen Strom- und Küstendampfern, so ergiebt sich ein ganz ungewöhnlicher Vorzug zu Gunsten Amerikas, was die komfortable Einrichtung des Schiffes anlangt. Wie ein Blick in das Innere des großen Salons beweist, so fällt, abgesehen von der reichen und künstlerischen Ausstattung, auch die gesunde Höhe des

*) Die vornehmste Straße New-Yorks.

Raumes auf das vortheilhafteste auf. Dazu kommt noch die für unsere Deutschen Begriffe enorme Geschwindigkeit dieser Amerikanischen Flußdampfer. Dieselbe beträgt für die »Bristol« 20 bis 22 Meilen Fahrt. Unsere Deutschen Flußdampfer können damit auch entfernt nicht concurriren; diese Boote laufen, kann man eigentlich nicht sagen, 6 bis 7 Meilen, ein Fortgang, welcher den des ersten Fultonschen vor 66 Jahren construirten Dampfschiffes nicht übertrifft. Auch unsere Nordseeküstendampfer, welche die Badereisenden von Geestemünde nach Norderney (»Roland«), nach Helgoland (»Nordsee«) und von Hamburg nach Helgoland (»Helgoland«) befördern, können sich mit den schwimmenden Palästen Amerikas nicht messen; ihre Ausstattung ist im Vergleich zu jenen dürftig zu nennen und ihre Normalgeschwindigkeit übersteigt nicht zehn Meilen. Dagegen ist zu bemerken, daß an Bord Amerikanischer Schiffe viel Flitterwerk mit unterläuft, die Solidität auf Deutschen Dampfern aber ungleich größer ist. (Allg. Polyt. Zeit.)

Der Krieg gegen die Ashantee's. Wie die Engländer vor 6 Jahren zu der Expedition nach Abyssinien sehr gegen ihren Willen veranlaßt waren, so stehen sie auch heut wieder vor einer ähnlichen Unternehmung, gegen die sie sich lange gesträubt haben und die unterdessen immer schwieriger wird. Es handelt sich um den Aufstand der Ashantee's an der Afrikanischen Goldküste. Dieser kriegerische Negerstamm hat zunächst die mit den Engländern verbündeten Stämme geschlagen und schickte dann seine Truppen gegen die Englischen Besitzungen vor. Die Engländer haben sich lange in der Illusion gewiegt, auf gütliche Weise den Streit beilegen zu können, da sie aber neuerdings empfindliche Schlappen erlitten, so ist ein neuer Gouverneur und Ober-Befehlshaber, Sir Garnet Wolseley, für die Kolonie ernannt worden, und eine Expedition wird ausgerüstet, um den Nimbus der Englischen Macht an der Westseite Afrikas wiederherzustellen. Da der Feldzug auch in Europa mit Interesse verfolgt werden wird, entnehmen wir einem Artikel des **Journal des Débats** die folgenden historischen und geographischen Notizen:

Es war im Jahre 1821, als die Englische Regierung Besitz von den Forts und Stationen nahm, welche seit 1750 Handelsgesellschaften auf der Küste von Guinea, auf Cap Coast Castle, Anamaboe, Dixcove und Accra zwischen 0 und 2° w. L. und 4 bis 6° n. B. errichtet hatten. Die Handelsbeziehungen mit den Eingeborenen bestanden damals wie heut in dem Verkauf baumwollener Stoffe und eiserner Werkzeuge und in dem Einkauf von Palmöl, Elfenbein, Affenhäuten, Gummi und Gold, welches man in dem lehmigen Boden und in dem Bett der Flüsse findet. 1824 gab ein unglücklicher Krieg mit den Ashantee's Veranlassung, daß die Niederlassungen an einen einfachen Capitain, Herrn Mac-Lean, übergingen, der sie bis 1843 gegen eine Subvention von 4000 Pfund jährlich sehr gut verwaltete. Zu dieser Zeit nahm die Britische Regierung wieder die Verwaltung in ihre Hand. Sie erweiterte 1850 das Gebiet, welches sie besaß, durch Erwerbung der Dänischen Posten und im Jahre 1872 dadurch, daß ihr von Seiten Hollands Elmina und dessen Gebiet abgetreten wurde. Der Vertrag, welcher diese Abtretung festsetzte, deren Gegenleistung der Verzicht der Engländer auf jede Einmischung auf der Insel Sumatra war, hat unangenehme Folgen für beide contrahirende Theile gehabt, da sich beide in Folge desselben in einen kostspieligen Krieg verwickelt sahen: Holland gegen die Atschinesen, Großbritannien gegen die Ashantee's.

In der That ist die Abtretung Elmina's der Vorwand für den plötzlichen Angriff gewesen, den Koffi, König der Ashantee's, gegen die Englischen Niederlassungen gerichtet hat. Die wahren Beweggründe sind vielleicht die Unterdrückung der jährlichen Zahlungen, welche die Holländer, wie man sagt, diesem Souverain leisteten, die Art, wie Koffi von den Englischen Offizieren behandelt worden ist, die Unterbrechung des Handels seiner Unterthanen mit der Küste oder einfach der Wunsch, den Engländern die Holländischen Besitzungen wieder abzunehmen. Jedenfalls haben die Ashantee's, welche tapfer und zahlreich sind (man berechnet die Zahl ihrer Krieger auf 60,000), mehrere Niederlassungen der Küste angegriffen, welche die Engländer haben zusammenschießen müssen, um die Feinde daraus zu vertreiben. Auch haben die Ashantee's mehrere bis dahin friedliche Stämme in ihr Bündniß gezogen, und die Autorität der Engländer reicht an gewissen Punkten der Küste nicht weiter als die Kugeln ihrer Geschütze.

Nach der in diesem Monat veröffentlichten Karte der Englischen Besitzungen auf der Goldküste, von Herrn Wyld, Geographen der Königin, dehnt sich das England direct oder indirect unterworfene Gebiet an der Küste von Guinea von 6° n. B. und 1° ö. B. bis zu 3° w. L. aus, wo es an die Französischen Besitzungen Assinia und Groß-Bassam stößt. Es bildet mit den Stationen von Sierra-Leone, Lagos und Gambia die West-Africa-Settlements und hat ungefähr 400,000 Einwohner auf einer Oberfläche von 14,000 Engl. □Meilen. Die obrigkeitliche Gewalt ist in den Händen eines Administrators, dem ein legislativer Rath zur Seite gesetzt ist und der unter dem Chef-Gouverneur der Settlements steht. Die hauptsächlichsten Wasserläufe sind, von Westen beginnend: die Assinia, der Praj und die Volta; die ersteren beiden sind nicht schiffbar, der letztere ist es bis ungefähr 100 Kilometer von der Stadt Pong. Oestlich in geringer Entfernung von der Mündung dieses Flusses liegt auf einer Landzunge das Fort Quitta; am oberen Theile des Wasserlaufs ist die angeblich sehr volkreiche Stadt Selga gelegen. Zwischen der Volta und dem Praj folgen sich an der Küste Addah, Accra, Anamaboe, Cape Coast-Castle und Elmina. Der Stamm der Fantis hat das Land nördlich dieser beiden letzten Niederlassungen inne, und die Ashantee's, deren Hauptstadt Coomassie ziemlich nahe den Quellen des Praj und zwar östlich davon auf dem Plateau liegt, welches bis auf 50 Kilometer an die Küste heranreicht, von welcher es durch mit Wurzelbäumen bedeckte Sümpfe getrennt ist, sind Herren des ganzen Gebietes, welches sich gegen Norden und auf ungefähr 1° von der Küste, zwischen der Volta und dem Praj erstreckt. Von diesem Flusse, an dessen Mündung das Fort Chamah liegt, ausgehend, trifft man bis zu der der Assinia: Secondie, Tacorady, Dixcove, Axim und das verlassene Fort Apollonia. Dies ist der District der Ahantas, welche kürzlich bei Chamah sich auf die Seite der Ashantee's geschlagen und den Engländern, als diese den Fluß hinauffahren wollten, bedeutende Verluste beigebracht haben.

Das Ziel der Expedition, welche jetzt organisirt wird, ist Coomassie, die Hauptstadt der Ashantee's, welche die Engländer vor der im März eintretenden Regenzeit erreichen und nehmen müssen. Die Aufgabe ist schwer, da die zu passirenden Sümpfe Fieber und Dyssenterie erzeugen, Pferde sich auf der Küste nicht halten und deshalb für den Transport durch Eingeborne ersetzt werden müssen, eine Hitze von 25—30° am Tage mit sehr kalten Nächten wechselt und die Stadt 50,000 Einwohner haben soll. Indessen haben ja die Engländer schon manches schwere Stück Arbeit vollbracht.

Der Aufschwung des Indischen Handels. Der Indische Correspondent der »Times« giebt einen sehr interessanten Bericht über den Aufschwung des Handels von Indien, der in commercieller wie socialer Beziehung von Wichtigkeit ist. Der durchschnittliche Werth des jährlichen Handels zwischen Indien und dem Auslande darf auf 100 Mill. Pfd. Sterl., der Werth des Küstenhandels auf etwa 25 Mill. Pfd. Sterl. angegeben werden. Hierin ist jedoch der großartige Handel des Ganges-Thales nicht mit eingerechnet.

Das Wachsthum des Indischen Seehandels ist lehrreich. Als noch die Ostindische Compagnie im Jahre 1813—14 im Vollgenusse ihres Monopols war, wurde nur für allerhöchstens 7 Mill. Pfd. Sterl. gehandelt. Als das Monopol zum Theil aufgehoben wurde, stieg der Werth des Umsatzes auf 14½ Mill. Pfd. Sterl. im Jahre 1834—35. In den nächsten 10 Jahren 1844—45 hoben die Freihandels-Principien den Handel bis auf 31¼ Mill. Pfd. Sterl. Als das Indische Reich im Jahre 1853—54 abgerundet ward, belief sich der Handel auf 36 Mill. Pfd. Sterl. Da brach der Russische Krieg aus, und England mußte sich nach Indien für seinen Bedarf an Fasern u. s. w. wenden; die Folge war, daß im Jahre 1856—57 die Ziffer des Englischen Seehandels auf 55¼ Mill. Pfd. Sterl. stieg. Der Amerikanische Krieg nöthigte England, sich nach Indien für seinen Baumwollenbedarf zu wenden und auch Jute in größeren Quantitäten von dort zu beziehen, und der Handel von 1862—63 belief sich auf 74¼ Mill. Pfd. Sterl., und jetzt kann man den jährlichen Durchschnitt auf 100 Mill. Pfd. Sterl. schätzen.

In den Handel theilen sich hauptsächlich die großen Häfen Calcutta, Bombay, Madras, jedoch so, daß Calcutta den Löwenantheil davon trägt. Diese Hauptstadt Indiens ist sehr günstig an der Mündung der beiden großen Flüsse Ganges und Brahmaputra gelegen, hat eine ungeheure Bevölkerung zu verpflegen und kann die mannigfachsten Producte exportiren. Calcutta giebt sich auch viele Mühe, es den Schiffen möglichst bequem und billig zu machen. Madras ist kleiner, ärmer und hat keinen guten Hafen. Bombay hat zwar den besten Hafen in Indien, ist aber zu sehr auf Baumwolle angewiesen und versteht sich auch nicht genug auf seine Vortheile.

Gehen wir auf die Details der Einfuhr ein, so finden wir folgende merkwürdige Resultate. Indien importirte für 20,235 Pfd. Sterl. Ackerbaugeräthe, was auf einen nur geringen Fortschritt deutet; 1939 Pferde für 61,008 Pfd. Sterl.; Bücher, abgesehen von den per Post gesandten für 96,634 Pfd. Sterl. und Papier zu Druckzwecken für 274,206 Pfd. Sterl. Aus Großbritannien bezog es für 476,202 Pfd. Sterl. Kohlen und, natürlich hauptsächlich die großen Küstenstädte, aus Amerika für 16,234 Pfd. Sterl. 243,800 Ctr. Eisen. Es wurden ferner importirt für 517,316 Pfd. Sterl. Maschinen, für 176,735 Pfd. Sterl. Edelsteine und für 104,267 Pfd. Sterl. falsche Steine, 1,778,540 Schirme — ein sehr viel gebrauchter Artikel — für 138,819 Pfd. Sterl. und für 263,796 Pfd. Sterl. Ale und Porter, Wein für 502,285 Pfd. Sterl. und Spirituosen für 554,000 Pfd. Sterl. Da die Regierung für die Truppen auch noch Bier und Schnaps im Werthe von 118,000 Pfd. Sterl. importirt hat, so folgt daraus, daß die Eingeborenen zu trinken angefangen.

Die Zunahme in der Ausfuhr ist sichtbar an folgender Tabelle. Es wurden exportirt im Werthe von Pfd. Sterl.:

	1850—51	1864—65	1872—73
Kaffee	100,509	301,908	1,128,549
Baumwolle, roh	3,414,780	37,573,637	14,022,148
Baumwoll-Waaren ...	673,210	1,043,960	402,495
Indigo	1,280,896	1,960,141	3,426,824
Reis	—	5,573,536	5,702,456
Brotstoffe	752,894	382,871	312,605
Felle	328,477	725,532	2,921,415
Jute	196,936	1,307,847	4,142,549
Opium	5,459,135	9,911,804	11,426,279
Saaten	339,517	1,812,738	1,507,241
Rohseide	619,319	1,165,801	1,256,356
Zucker	1,823,966	765,110	492,871
Thee	—	—	1,577,691
Rohe Wolle	68,285	1,151,009	838,042

Der Landbau in Japan. Dieses merkwürdige Inselland im Osten von China, das noch vor kurzer Zeit von allen anderen Völkern Jahrhunderte lang völlig abgeschlossen war, woher seit neuester Zeit so manch schöne Ziersträucher und Bäume unserer Gärten zu uns gekommen sind, ist auch in landwirthschaftlicher Beziehung ein beachtenswerthes Land. Die Ausdauer, die Sorgfalt und umsichtige Vorausberechnung, womit der Ackerbau in Japan betrieben wird, machen es allein möglich, daß ein so dicht bevölkertes und bisher nahezu von allem Fortschritt ausgeschlossenes Land seinen Bewohnern durch die eigenen Hülfsquellen den nöthigen Unterhalt bieten kann. Die vortreffliche Bodenbearbeitung der Japanesen, welche mehr darauf ausgeht, eine kleine Fläche zum größtmöglichsten Ertrage zu bringen, als sich über eine größere Ausdehnung mit minderem Erfolge zu verbreiten; die Sorgfalt, mit welcher sie alle Düngerquellen wahrnehmen und nutzbar machen; der Fleiß, den sie auf die Anpflanzung von Waldbäumen verwenden zu Nutzholz, zu Verschönerungszwecken oder zur Beschattung, sind in hohem Grade der Beachtung und eingehenden Studiums werth.

In Japan ist aller Grundbesitz Eigenthum der Regierung und wird an die Landleute nur pachtweise vergeben. Die davon erhobenen Abgaben betragen mehr als die Hälfte des ganzen Erzeugnisses. Unter diesem System ist natürlich das Leben der ackerbauenden Bevölkerung ein mühseliges und klägliches. Die von einer einzelnen Familie bearbeitete Fläche beträgt selten mehr als etliche Quadratruthen, allein diese werden mit einer solch außerordentlichen Sorgfalt bearbeitet, daß der hervorgebrachte Ernteertrag jeden Fremden in Erstaunen setzt. Auf trockenem Lande wird sehr zeitig im Frühjahr Weizen oder Gerste in ungefähr einen Fuß entfernten Reihen gesäet. Diese werden dann mit vielem Fleiße und wiederholentlich behackt und ihnen während des Wachsthums flüssiger Dünger gegeben. Letzteres Verfahren führt die Unterstützung der Pflanze jedenfalls am directesten zu. Sobald das Getreide nun in die Blüthe tritt, wird eine neue Aussaat zwischen die Reihen gemacht und auf diese Weise werden oft zwei, auch drei Ernten fast gleichzeitig gewonnen auf demselben Felde und in derselben Jahreszeit. Ein schweres Hinderniß gegen die Einführung neuer Culturpflanzen, auch selbst noch gegen eine ergiebigere Ver-

folgung der bisherigen Culturmethoden ist der ungeheure Umfang des Insectenschadens, gegen welchen der Ackerbau fortwährend im Kampfe liegt. Trotz billigen Arbeitslohnes können nur sehr widerstandsfähige und schnellwüchsige Pflanzen überhaupt gezogen werden. Verschiedentlich hat man in der Gegend von Yokohama Apfelbäume aufzubringen versucht, allein sie haben selten das zweite Jahr nach dem Auspflanzen überlebt. Gegenwärtig hat man einen ähnlichen Versuch gemacht mit Schwedischen Rüben, aber die Massen von Raupen, welche die Pflanzen sogleich überfielen, werden eine Wiederholung desselben schwerlich rathsam erscheinen lassen. Während anderwärts durch Vertilgung der Vögel ein solch gemeinschädlicher Ueberfluß von Insecten hervorgerufen worden ist, ergiebt sich derselbe in Japan durch unterschiedslose Schonung der ersteren. Feuergewehre, ja man kann sagen, jede andere Gattung von Waffen oder Geschossen als das unvermeidliche Schwert, sind beim gewöhnlichen Volke so gut wie unbekannt. Nicht einer von hundert Japanesen hat in seinem ganzen Leben nur einmal ein Gewehr abgedrückt. So sind, unbeschränkt von des Menschen Eingreifen, Krähen und Raubvögel vollständig zur Alleinherrschaft gelangt und ihnen sind die kleineren Insekten fressenden Vögel schonungslos als Beute anheimgegeben, und, so weit sich wahrnehmen läßt, auch schon so gut, wie ausgerottet, während die Zudringlichkeit des häufigen Raubgesindels ins Unglaubliche geht.

In Beziehung auf Anpflanzung von Bäumen entwickelt das Volk sowohl, wie die Regierung einen sehr empfehlenswerthen Eifer. Strenge Gesetze beschränken die Zerstörung und ermuthigen die Anpflanzungen von Nutzhölzern. Kleine Gruppen von Kiaska, Cedern und Magnolia wachsen an jedem Abhange und beschatten jedes Thal. Schwerlich dürfte sich ein so dichtbevölkertes Land, wie Japan, in der ganzen Welt finden, was einen gleichen Bestand von Nutzhölzern aufzuweisen hätte. Fast alle Wohnungen werden aus Holz construirt und überdies bildet es das alleinige Brennmaterial, und doch ist kein Mangel daran fühlbar, noch herrscht Furcht für die Zukunft. Ganz dieselbe Geduld und Sorgfalt, wie auf die Abwartung und Pflege einer ein- oder zweijährigen, verwendet der Japanese auch auf die Erzielung einer Ernte, die ihn, wie beim Holzanbau, erst in 30 oder 40 Jahren einen Ertrag erwarten läßt, und dafür verdient er gerade dem waldverwüstenden Amerikanischen und manchem anderen Volke als Vorbild hingestellt zu werden. (Der Fortschr.).



Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Katzler. Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Deutsches Postarchiv.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 17. Berlin, October. **1873.**

I. Actenstücke und Aufsätze.

57. Die Englische und die Deutsche Portotax-Reform.

Vom Herrn Rechnungsrath Timm in Berlin.

Das Auftreten der Eisenbahnen und der Telegraphie als öffentliche Verkehrs-Anstalten bildet einen neuen Abschnitt in der Culturgeschichte. Die Schnelligkeit der neuen Beförderungsmittel wirkt überraschend und staunenerregend. Seit neben den Chausseen Eisenbahnlinien und Telegraphendrähte das Land durchziehen, herrscht auf allen Gebieten des wirthschaftlichen und geistigen Lebens eine größere Regsamkeit. Der forschende Geist und das Capital arbeiten sich gegenseitig in die Hände. Handel und Industrie heben sich mit dem Fortschritte der Naturwissenschaften immer mehr. Neue Anschauungen, neue Ideen haben sich Bahn gebrochen. Ein gewaltiger Umschwung in allen Verhältnissen ist eingetreten, seit die bewegende Kraft des Dampfes und der electrische Strom sich dem Verkehrsleben dienstbar gemacht. Die Eisenbahnen überbrücken, wenn auch oft unter dem Schutze der Schlagbäume, die natürlichen und künstlichen Grenzen der Staaten; der electrische Strom geht ungehört und ungemerkt aus einem Lande in das andere. Die Völker werden einander näher gebracht.

Die Post, bis dahin die einzige öffentliche Verkehrs-Anstalt, mußte, sollte sie den gesteigerten Anforderungen, welche bei der fortschreitenden Verkehrsentwickelung an sie gestellt wurden, genügen, manche ihrer bisherigen Eigenthümlichkeiten aufgeben und aus ihrer exclusiven Stellung heraustreten; sie mußte die Erfahrungen, welche im Bereiche der beiden ihr neu zur Seite tretenden Verkehrs-Anstalten gemacht wurden, für ihre Zwecke entsprechend verwerthen. Indem sie zur Erreichung dieser Zwecke in

engere Beziehungen zu den Eisenbahnen trat, schaffte sie sich eine größere Beweglichkeit in ihrem Organismus, welcher ihr die Möglichkeit gewährte, eine unentbehrliche Stelle zwischen Eisenbahnen und Telegraphie einzunehmen und dieselbe mit Erfolg zu behaupten.

Ein Wendepunkt trat für sie ein. Der engere Anschluß an die Eisenbahnen machte große Reformen im Expeditionsdienste nothwendig. Die häufigere und schnellere Beförderung der Postsachen mit der Eisenbahn erforderte die Herstellung häufigerer Anschlußposten an die Eisenbahnstationen und hatte dadurch wieder eine Vermehrung der Bestellungen zur Folge. Die Post gewann immer mehr und mehr an Bedeutung.

So sehr auch die Vortheile dieser neuen Einrichtungen anerkannt wurden, so genügten sie doch dem Publicum nicht. Man fand, daß im Hinblick auf die verhältnißmäßig billigeren Gebühren der Eisenbahnen, die Portosätze der Post zu hoch waren, man erkannte darin ein wesentliches Moment der Hemmung des Verkehrs und so taucht denn überall die Frage der Ermäßigung des Postportos auf und zwar zuerst und am stärksten in England, wo Handel und Industrie sich bereits am meisten entwickelt hatten, wo aber auch wohl von allen Tarifen der höchste bestand.

Vor etwa 36 Jahren betrug in England das Porto für einen einfachen Brief bis 15 Engl. Meilen: 4 d., von 15—20 Meilen: 5 d., von 20—30 Meilen: 6 d., von 30—50 Meilen: 7 d., von 50—80 Meilen: 8 d., von 80—120 Meilen: 9 d., von 120—170 Meilen: 10 d., von 170—230 Meilen: 11 d., von 230—300 Meilen: 12 d., von 300—400 Meilen: 13 d. und demnächst für jede 100 Meilen weiter 1 d. Die Entfernung wurde nicht direct (durch die Luft) gemessen, sondern nach dem wirklichen Wege, den der Brief zurückzulegen hatte. Der Brief war einfach, wenn er auf einem einzigen Blatte Papier geschrieben war; bestand er aus 2, 3, 4 u. s. w. Blättern, so wurde 2-, 3-, 4- u. s. w. faches Porto erhoben, wobei ein besonderes Couvert des Briefes als ein Blatt mitzählte. Drucksachen, Preiscourante, Circulare, u. s. w. genossen keine Porto-Ermäßigung, sondern wurden wie Briefe behandelt.

So war die Lage der Englischen Portotax-Verhältnisse, als Rowland Hill im Jahre 1837 mit seinen Vorschlägen zur Reform des Portotarifs auftrat. Mit Recht sagt der General-Inspecteur der Belgischen Posten, Louis Bronne, in seinem 1858 herausgegebenen Werke „La réforme postale en Angleterre“: »Es wird die Ehre und der Ruhm Rowland Hill's sein, vor der Nachwelt durch einfache und schlagende Gründe gezeigt zu haben, daß der alte Posttarif, so verschieden und übertrieben in seinen Taxen, nicht mehr auf einer logischen Schlußfolgerung beruhte; daß es ernste und unumstößliche Gründe gab, ihn zu verlassen und durch ein einfaches und wohlfeiles System zu ersetzen; daß eine gründliche Reform thunlich sei und daß dieser Zweck, dem Staate und dem Volke gleich günstig, erreicht werden könne, ohne die öffentlichen Einkünfte zu schädigen.«

Rowland Hill schlug einen gleichmäßigen Portosatz von 1 Penny für den einfachen, ½ Unze schweren Brief, ohne Rücksicht auf die Entfernung, für das Innere des Landes vor, ferner eine fortschreitende Erhöhung des Portos nach Maßgabe des Gewichtes der Briefe und verlangte die Verpflichtung des Absenders zur Frankirung der Briefe durch Freimarken. Im Weiteren verlangte er verschiedene Verbesserungen im Dienste, namentlich eine häufigere Beförderung der Postsachen für die größeren Städte und eine mehrmalige Bestellung. Die Portofreiheiten der Mitglieder des Par-

laments sollten aufhören und die öffentlichen Behörden für ihre Dienstbriefe ebenfalls Porto zahlen.

Rowland Hill erwartete von seinen Vorschlägen eine Verkehrssteigerung um das $5\frac{1}{4}$ fache und, nach Hinzurechnung von ca. 7,000,000 bisher portofreien Briefen, um etwa das 6 fache der bisherigen Zahl. Dieser Berechnung lag die Annahme zum Grunde, daß, wenn die unerlaubte Beförderung von Briefen durch Privatgelegenheiten unterdrückt werden würde, der Post noch eine ebenso große Zahl von Briefen zugeführt werden müßte, wie sie bisher nur befördert hatte. Und in der That hatte der Briefschmuggel zu jener Zeit in England eine Ausdehnung erlangt, wie in keinem anderen Lande*). Für die durch die Verkehrssteigerung hervorgerufene Mehrarbeit glaubte Hill in der zwangsweisen Frankirung durch Freimarken einen entsprechenden Ersatz zu finden, so daß es einer Verstärkung der Arbeitskräfte nicht bedürfen würde.

Hill's Project fand bei dem größeren Theile des Publicums natürlich freudigen Anklang, während man andererseits und namentlich in Regierungskreisen besonders in Bezug auf die finanzielle Seite desselben manche und — wie die Zukunft gelehrt hat — nicht ungerechtfertigte Bedenken dagegen erhob. Aber auf keiner Seite konnte man sich verhehlen, daß der neue Tarif einfach und billig sei, daß er vermöge dieser beiden Eigenschaften Jedem gestatte, ihn anzuwenden und die Post zu benutzen, was bei dem bisherigen complicirten Tarife unmöglich war. Auch konnte Niemand in Abrede stellen, daß gerade diese Eigenschaften eine bedeutende Steigerung des Verkehrs zur Folge haben würden. Ob aber die größere Frequenz an Briefen die Minder-Einnahme, welche das Aufhören der hohen Portosätze unbedingt zur Folge haben müsse, ausgleichen würde, das war die Frage, an welche sich das Schicksal des neuen Tarifes knüpfen sollte.

Die Englische Regierung ernannte eine Commission, welche aus den hervorragendsten Männern des Unterhauses und der Verwaltung zusammengesetzt war und die Aufgabe hatte, die Nachtheile des alten Tarifs und die von Rowland Hill vorgeschlagenen Mittel zur Abhülfe zu prüfen. Die Aufgabe war eine schwierige und ihre Lösung wurde dadurch noch schwieriger, daß man an der Auffassung festhielt, eine Verminderung der Einnahmen aus Anlaß der Taxreform müsse unbedingt vermieden werden.

Man erkannte in der Commission an, daß der alte Tarif für alle Klassen der Gesellschaft drückend und für die Folge unhaltbar sei. Der Umstand, daß der Ertrag der Post seit dem Jahre 1815, also seit 22 Jahren derselbe geblieben war, während die Bevölkerung zugenommen hatte und die Einnahmen der Staatskasse auf allen anderen Gebieten sich vermehrt hatten, mußte zu ernstem Nachdenken auffordern. Rowland Hill selbst wies auf Grund der Statistik nach, daß, wenn die Einnahmen der Post mit der Zunahme der Bevölkerung gleichen Schritt gehalten hätten, der Netto-Ertrag der Post damals (1837), statt 1,600,000 Pfd. Sterl., etwa 2,000,000 Pfd. Sterl. betragen müßte. Er sprach ferner die Ueberzeugung aus, daß, wenn der Tarif früher schon ermäßigt worden wäre und wenn man die Erleichterungen und materiellen Verbesserungen, welche er vorschlug, früher eingeführt hätte, der Ertrag der Post gestiegen sein würde. Er schätzte den Verlust, welchen die Post durch die Stabilität ihrer Einrichtungen erlitten hatte, auf mehr als 1,000,000 Pfd. Sterl.

*) Näheres hierüber s. H. Stephan, Geschichte der Preußischen Post. S. 615.

und folgerte daraus, daß die Briefe, welche die entsprechende Portosumme bilden würden, auf unerlaubte Weise befördert worden seien.

Die Commission, indem sie an dem Grundsatze festhielt, daß eine Verminderung des Ueberschusses der Postverwaltung durchaus vermieden werden müsse, konnte Hill's Project in seinem ganzen Umfange nicht zu dem ihrigen machen. Sie verwarf den gleichmäßigen Portosatz von 1 Penny wegen des muthmaßlichen Ausfalles, den er zur Folge haben werde und wollte die Taxe von 1 Penny nur für Entfernungen bis 15 Meilen (24,15 Kilometer oder 3,15 Preußische Meilen) gelten lassen, für weitere Entfernungen aber einen Portosatz von 2 Pence für den einfachen, bis ½ Unze schweren Brief und demnächst für jede ½ Unze Mehrgewicht um 1 Penny steigend, einführen. Von dieser Portotaxe und der zwangsweisen Frankirung durch Marken versprach man sich einen Mehr-Ertag von 100,000 Pfd. Sterl. und einen Zuwachs von etwa 180,000,000 Briefen, ohne daß dadurch eine wesentliche Vermehrung der Arbeitskräfte zu befürchten sei. Die übrigen Vorschläge Hill's wurden acceptirt.

Das Parlament, welchem diese Vorschläge unterbreitet wurden, wollte keine Entscheidung treffen, überließ die Festsetzung der Portotaxe vielmehr den Lords des Schatzes, welche das Porto auf 4 d. herabsetzten. Dieser Betrag wurde vom 5. December 1839 ab erhoben. Aber die neue Taxe erwies sich als unmöglich; sie wurde nach kurzem Bestehen wieder aufgehoben und an ihre Stelle trat nun vom 10. Januar 1840 ab der von Hill vorgeschlagene Portosatz von 1 Penny für den einfachen bis ½ Unze schweren Brief, welcher noch jetzt besteht.

Die Wirkungen der neuen Taxe waren zwar sehr bedeutend; gleichwohl sind sie hinter den Erwartungen erheblich zurückgeblieben. Während die Zahl der Briefe

	in England	in Irland	in Schottland	zusammen
im Jahre 1839 nur betragen hatte, stieg sie im Jahre 1840	65,154,804	9,356,412	7,959,380	82,470,596
auf............	132,003,525	18,210,642	18,554,167	168,768,334
mithin 1840 gegen 1839 um........	120 pCt.	119¼ pCt.	143½ pCt.	122¼ pCt.

oder im Durchschnitt um etwas mehr als das Doppelte, und doch hatte man das 5¼—6fache der früheren Frequenz als das voraussichtlich nächste Resultat des Penny-Portosatzes angenommen und die weitere Steigerung für eine nicht zu ferne Zeit auf das 10—20fache veranschlagt! Aber erst im Jahre 1854, wo die Gesammtzahl der im Vereinigten Königreiche beförderten Sendungen 443,649,300 betrug, war sie um das 5¼fache höher als im Jahre 1839, und im Jahre 1870 überstieg sie bei 862,722,000 Briefen diejenige von 1839 erst um das 10½fache.

Man würde außerdem sehr irren, wollte man diese Steigerung lediglich als eine Folge der neuen Portotaxe betrachten. Man darf nicht außer Acht lassen, daß die Verbesserung und Erweiterung der Postanlagen, die größere Beschleunigung in der Beförderung, die häufigere Bestellung und manche anderen werthvollen Einrichtungen und Erleichterungen, ferner die Zunahme der Bevölkerung, der wachsende Wohlstand in Folge der weiteren Entwickelung des Handels und der Industrie, die Vermehrung der Eisenbahnanlagen*), die Vervielfältigung der Dampf-

*) Herr Bronne sagt in seinem vorerwähnten Werke: »Endlich muß man constatiren, daß der Einfluß der Eisenbahnen auf die postalischen Verhältnisse ein außerordentlicher

schiffsverbindungen u. s. w. ihren Antheil an der größeren Brieffrequenz haben. Es ist also nicht die Billigkeit des Portos allein gewesen; andere schwer wiegende Momente haben an der Verkehrssteigerung mitgewirkt.

Wie der Briefverkehr, so sind auch die finanziellen Resultate des Jahres 1840 hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Denn, während die Einnahme im Jahre 1839 noch 2,390,763 Pfd. Sterl. betragen hatte, erreichte sie im Jahre 1840 nur die Höhe von 1,359,466 Pfd. Sterl., blieb also um 1,031,297 Pfd. Sterl. oder um 43,1 pCt. zurück. Dagegen vermehrten sich die Ausgaben im Jahre 1840 bei 858,677 Pfd. Sterl., gegen das Jahr 1839 bei 756,999 Pfd. Sterl., um 101,678 Pfd. Sterl. oder 13,4 pCt. Der Ueberschuß der Postverwaltung fiel daher im Jahre 1840 auf 500,789 Pfd. Sterl., gegen das Jahr 1839, welches noch einen Ueberschuß von 1,633,764 Pfd. Sterl. ergeben hatte, um 1,132,975 Pfd. Sterl. oder 69,3 pCt. Seit dem Jahre 1841 findet zwar wieder ein Wachsen der Einnahme und demzufolge auch des Ueberschusses statt, aber erst im Jahre 1852, also nach 12 Jahren hat die Einnahme diejenige Höhe wieder erreicht, welche sie vor Einführung des Einpenny-Portos hatte, während der Netto-Ertrag der Englischen Postverwaltung noch jetzt hinter demjenigen des Jahres 1839 zurückbleibt, denn das Jahr 1870 hat erst einen Ueberschuß von 1,793,610 Pfd. Sterl., das Jahr 1871 dagegen nur einen solchen von 1,289,754 Pfd. Sterl. *) geliefert. Es geht hieraus hervor, daß die neuen Einrichtungen und die Erleichterungen, welche man zur Hebung des Verkehrs eingeführt hatte, Ausgaben verursacht haben, die durch die Mehreinnahmen bis jetzt noch nicht wieder vollständig haben beglichen werden können. Der Ertrag der Postverwaltung wird durch die Stärke des Verkehrs allein nicht bedingt; die Ausgaben, welche der größere Verkehr erheischt, fallen wesentlich mit ins Gewicht.

Auch in anderen Staaten hat seit Jahrzehnten die Frage der Porto-Ermäßigung vielfach das Publicum und die Regierungen beschäftigt. Aber man ist dort, durch die Erfahrungen Englands belehrt, vorsichtiger zu Werke gegangen, um nach und nach, ohne Störungen des Gleichgewichts der Finanzen des Staats, zu einem dem Bedürfnisse entsprechenden Resultate zu gelangen.

In Deutschland hatte noch im Jahre 1867 jedes Postgebiet seinen besonderen Portotarif. Im Preußischen Postgebiete bestanden sogar vier verschiedene Tarife. Neben allen diesen Tarifen bestand für die Vereinssendungen der Vereinstarif. Die Frage einer Portotax-Reform unter Anwendung eines einheitlichen Portosatzes war in den einzelnen Staaten, und namentlich in Preußen, zwar zu verschiedenen Zeiten angeregt und erörtert worden, aber nie zum Abschlusse gelangt. Als am 1. Januar 1868 das Postwesen in den einzelnen Staaten des früheren Norddeutschen Bundes auf den Bund überging, ergab sich die Nothwendigkeit, Behufs Durchführung einer einheitlichen Organisation und Verwaltung des Postwesens, die bisherige Vielheit

gewesen ist«...... und an einer anderen Stelle: »......und man könnte mit einem hohen Englischen Verwaltungsbeamten sagen, daß es zweifelhaft ist, ob ohne die Eisenbahnen die Reform diejenigen Resultate hätte geben können, welche sie geliefert hat, wie gering diese auch gegen die Erwartungen immer gewesen sein mögen.«

*) Der geringere Ueberschuß des Jahres 1871 gegen 1870 ist zum Theil darin begründet, daß die Kosten für den Packetdienst im Jahre 1870 erst im Jahre 1871 gezahlt worden sind. Die gesammte Porto-Einnahme (für Briefe, Bücher, Packete u. s. w.) hat betragen
1870..... 4,664,512 Pfd. Sterl.,
1871..... 4,697,607 »

der Tarife zu beseitigen und für das gesammte Bundes-Postgebiet einen einheitlichen Tarif herzustellen.

Das Posttax-Gesetz vom 4. November 1867 setzte das Porto für den einfachen bis 1 Zollloth schweren frankirten Brief, ohne Rücksicht auf die Entfernung, auf einen Groschen für den ganzen Bereich des Bundesgebietes fest. Der Deutsche Eingroschen-Portosatz entspricht ziemlich dem Englischen Einpenny-Portosatze, und wenn der erstere um etwa 2 Pfennige höher ist, so beruht dieser Unterschied lediglich in der Währung der vorbezeichneten Einheitsmünzen.

Eine zutreffende Berechnung der Verkehrssteigerung in Deutschland aus Anlaß der Einführung des Eingroschen-Portos ist nicht möglich, weil die für diesen Zweck erforderlich gewesenen statistischen Ermittelungen für denjenigen Rayon, in welchem das Posttax-Gesetz vom 4. November 1867 Geltung haben sollte, s. Z. nur im Monat November haben vorgenommen werden können, während die Erhebungen des Jahres 1868 drei Monate mit verschiedener Verkehrsbewegung — Februar, August und October — umfassen. Nach diesen Ermittelungen darf man annehmen, daß in Bezug auf die portopflichtigen Sendungen die Verkehrssteigerung für den Bereich des Bundes-Postgebietes im Jahre 1868 gegen 1867 nur etwa 6—7 pCt. betragen hat. Die Gesammtzahl der Briefpostsendungen innerhalb desselben Gebietes in den folgenden Jahren betrug:

im Jahre	1868: 252,400,000 Stück,						
»	1869: 275,600,000	»	mithin Steigerung gegen		1868	9,2	pCt.,
»	1870: 278,400,000	»	»	»	» 1869	1	»
»	1871: 324,400,000*)	»	»	»	» 1870	16,5	»
»	1872: 348,200,000*)	»	»	»	» 1871	7,3	»

Die Gesammt-Portoeinnahme (für Brief- und Fahrpostsendungen) im Bereiche der früheren Norddeutschen Postverwaltung für das Jahr 1868 war laut Etat auf .... 17,617,120 Thlr.
veranschlagt worden. Dieselbe hat aber nur .... 15,921,249 Thlr.,
mithin weniger betragen.......................... 1,695,871 Thlr.
Dieselbe stieg im Jahre

	Thlr.				Thlr.		
1869.....	auf 16,397,344,	also gegen	1868	um	476,095	oder um	3 pCt.,
1870.....	» 18,566,632,	» »	1869	»	2,169,288	» »	13,2 »
1871.....	» 20,447,756,	» »	1870	»	1,881,124	» »	10,1 »
1872.....	» 23,114,532**),	» »	1871	»	2,666,776	» »	13 »

Die bedeutende Steigerung der Porto-Einnahme des Jahres 1870 ist eine Folge der Aufhebung der Portofreiheiten durch das Gesetz vom 5. Juni 1869. Bringt man die auf 2,074,284 Thlr. veranschlagte Brutto-Einnahme für früher portofreie, jetzt portopflichtige Sendungen von der Porto-Einnahme des Jahres

*) Nach der Statistik der Deutschen Reichs-Postverwaltung hat die Gesammtzahl der Briefpostsendungen in den derzeitigen Bereichen der Deutschen Reichs-Postverwaltung betragen: im Jahre 1871 332,800,000 Stück, davon in Elsaß-Lothringen 8,400,000 Stück, im Jahre 1872 378,100,000 Stück, davon in Elsaß-Lothringen 12,700,000 und in Baden 17,200,000 Stück; mithin entfallen auf das Gebiet des früheren Norddeutschen Bundes im Jahre 1871 324,400,000 und im Jahre 1872 348,200,000 Stück Briefe.

**) Die Gesammt-Porto-Einnahme der Deutschen Reichs-Postverwaltung für das Jahr 1872 betrug 25,003,602 Thlr.; davon entfallen auf Elsaß-Lothringen und Baden 1,889,070 Thlr.

1870 ad 18,566,632 in Abzug, so können auf den schon früher portopflichtigen Verkehr nur 16,492,348 Thlr. gerechnet werden. Es würde also die Porto-Einnahme des Jahres 1870, wenn die Portofreiheiten nicht aufgehoben worden wären, diejenige des Jahres 1869 nur um 95,004 Thlr. überstiegen haben. Die Ursache hiervon ist in den Kriegsverhältnissen begründet. Es ist aber wohl anzunehmen, daß während des Krieges auch die Zahl der früher portofreien Sendungen sich vermindert hatte, und man darf daher weiter anzunehmen berechtigt sein, daß die Porto-Einnahme des Jahres 1870 aus dem schon früher portopflichtigen Verkehr über diejenige des Jahres 1869 weiter hinaus gegangen ist.

Die Porto-Einnahme von der Briefpost, einschließlich des Portos für Postanweisungen, ist für das Jahr 1867 auf .... 11,339,000 Thlr.
berechnet worden, wogegen dieselbe für das Jahr 1868 nur
auf etwa .... 9,250,000 »
zu veranschlagen ist. Der Ausfall bei dem Briefporto ist
somit 1868 gegen 1867 auf ca. .... 2,089,000 »
oder 18,4 pCt. anzunehmen. In England wurden die Portofreithümer mit Einführung des Einpenny-Portosatzes aufgehoben und das Porto für die Dienst-Correspondenz der Behörden ist von da ab zur Postkasse geflossen *). Dasselbe ist auf rund 200,000 Pfd. Sterl. zu veranschlagen und würde daher von der Einnahme des Jahres 1840 in Abzug zu bringen sein, wenn man den Ausfall, den die Portotax-Reformen in England und Norddeutschland zur unmittelbaren Folge gehabt haben, gegenüberstellt. Der Einnahme-Ausfall der Englischen Postverwaltung für 1840 erhöht sich alsdann von 1,132,975 Pfd. Sterl. auf rund 1,333,000 Pfd. Sterl.

Die Portotax-Reform Englands fällt in eine Zeit, in der Handel und Industrie durch die Verwendung der bewegenden Kraft des Dampfes eine plötzliche, bis dahin nicht geahnte Umgestaltung erfuhren. Neue Eisenbahnen, die Herstellung von Dampfschiffsverbindungen nach allen Welttheilen schufen neue Absatz- und Bezugswege und belebten in früher nie geahnter Weise den Verkehr. England hat auch im Innern und in seiner unmittelbaren Nähe seit dem Jahre 1840 sich einer großen politischen Ruhe zu erfreuen gehabt. Die Kriege, die es mit Rußland, in Asien u. s. w. seit dieser Zeit geführt hat, wurden fern von seinen Grenzen ausgefochten, sie zogen es nicht in Mitleidenschaft, eröffneten ihm vielmehr neue Verkehrsstraßen, hemmten also seine commercielle und industrielle Entwickelung nicht.

Anders verhält es sich mit Deutschland. Als die Regierung des Norddeutschen Bundes die Ermäßigung des Briefportos auf Einen Groschen für den einfachen frankirten Brief eintreten ließ, waren Eisenbahnen und Dampfschiffsverbindungen schon eine lange Reihe von Jahren vorhanden; das Eisenbahnnetz hatte in ganz Deutschland eine bedeutende Ausdehnung erlangt; die großen Deutschen Küsten- und Handelsstädte unterhielten vermittelst regelmäßiger Dampfschiffsverbindungen seit lange Verkehrsbeziehungen mit überseeischen Staaten. Dadurch waren Deutscher Handel und Deutsche Industrie seit Jahren schon auf eine bestimmte Höhe gebracht worden. Mit der Hebung des Verkehrs war in allen Deutschen Staaten eine successive Ermäßigung des Portos Hand in Hand gegangen. Man hatte bereits seit Jahren in ganz Deutschland das Porto für Briefe auf einen Maximalbetrag herabgesetzt, der nicht mehr

*) Seit dem Jahre 1868 wird das Porto für die Dienst-Correspondenz der Englischen Behörden nicht mehr zur Postkasse vereinnahmt.

drückend war. Die mäßige Taxe war in Deutschland keine Veranlassung, die Briefe einer etwaigen billigeren Versendung wegen den ordentlichen Posten zu entziehen. Die Deutschen Postverwaltungen hatten ferner seit vielen Jahren, um dem sich immer mehr entwickelnden Verkehre Rechnung zu tragen, durch Vermehrung der Postanlagen und Verbesserung der Einrichtungen den Verkehr zu heben und die Post ertragsfähiger zu machen gestrebt. Alle diese Verhältnisse lassen es erklärlich erscheinen, daß im Bereiche der früheren Norddeutschen Bundes-Postverwaltung im Jahre 1868 weder der Einnahme-Ausfall, noch die Steigerung des Briefverkehrs so bedeutende Dimensionen annehmen konnten, wie in England in Folge der Einführung des Einpenny-Portos.

Vergleicht man die vorstehenden Resultate über den Briefverkehr und die Finanzergebnisse der einzelnen Jahre 1868 bis einschließlich 1872, so kann man mit Ausnahme des Jahres 1870 eine erfreuliche Zunahme des Verkehrs und eine entsprechende Steigerung der Porto-Einnahme constatiren. Daß der Briefverkehr im Jahre 1870 nur eine Steigerung um 1 Procent aufweist, findet in der allgemeinen Verkehrsstockung während des Krieges mit Frankreich seine Erklärung. Die bedeutende Steigerung des Briefverkehrs im Jahre 1871 um 16,5 Procent ist in dem nach dem glücklichen Verlauf des Krieges und nach Abschluß des Friedens eingetretenen Wiederaufblühen des Handels und der Industrie, nachdem die Verkehrsentwickelung durch den Krieg gewaltsam zurückgehalten war — begründet. Wenn nun das Jahr 1872 gegenüber dem Jahre 1871 nur eine Zunahme der Briefpostsendungen um 7,3 Procent, also noch nicht die Hälfte der Steigerung von 1871 gegen 1870 ergiebt, so darf man wohl annehmen, daß der commercielle und industrielle Verkehr allmählich wieder in normale Bahnen zurückgeführt werden. Freilich wird das Jahr 1872 als ein vollständig normales noch nicht angesehen werden können und es ist wohl möglich, daß der Procentsatz der Briefverkehrssteigerung in den folgenden Jahren gegen 1872 noch um etwas geringer sein wird. Aber auch die Englische Postverwaltung hat, nachdem die ersten Wirkungen der Pennyportotaxe vorüber waren, in Betreff ihrer Verkehrssteigerung ein plötzliches Sinken der Procentsätze erfahren, und zwar 1840 und 1841 von $122\frac{1}{4}$ auf $16\frac{1}{2}$ Procent. In den letzten 10 Jahren hat dieselbe nur eine Verkehrssteigerung um 3 bis 5 höchstens 6 Procent aufzuweisen.

Wenn endlich der Briefverkehr des Jahres 1872 gegen denjenigen des Jahres 1871 eine Zunahme von nur 7,3 Procent, die Porto-Einnahme dagegen eine Steigerung um 13 Procent nachweist, so findet die größere Einnahmesteigerung in der gleichzeitigen bedeutenden Zunahme des Fahrpostverkehrs — der Packet- und Geldsendungen — ihre Begründung.

---

58. Das Sparkassenwesen in Oesterreich.

(Vom Ober-Postdirections-Secretair Herrn Niederstadt in Potsdam.)

Bei dem Besuche der Wiener Weltausstellung veranlaßte mich das Interesse für die Post-Spar- und Vorschuß-Vereine, einen Einblick in das Oesterreichische Sparkassenwesen zu thun, soweit sich mir die Gelegenheit dazu auf der Ausstellung bot. Die »erste Oesterreichische Sparkasse in Wien« hat daselbst in einem eigenen Gebäude eine übersichtliche Darstellung dieser höchst bedeutsamen volkswirthschaft-

lichen Einrichtung gegeben und durch eine Sammlung der Statuten und Rechenschaftsberichte für das Jahr 1871 sämmtlicher Oesterreichischer Sparkassen, durch mehrere große Zifferntableaux und Karten, sowie durch verschiedene graphische Darstellungen nebst entsprechenden Erläuterungen die Entstehung, die Einrichtungen, die Entwickelung und die Resultate der Sparanstalten Oesterreichs zur Anschauung gebracht. Zu bemerken ist jedoch, daß Oesterreich sich, wie überhaupt auf der Ausstellung, so auch hier streng getrennt von Ungarn gehalten hat. Die Darstellung umfaßt daher nur das Oesterreichische Sparwesen, die desfallsigen Verhältnisse des Königreichs Ungarn sind unberücksichtigt geblieben.

Die jetzt bestehenden Sparkassen Oesterreichs sind meistens von Gemeinden, in einzelnen Fällen von Bezirksvertretungen und nur in geringer Zahl von Vereinen ins Leben gerufen worden. Die erste Oesterreichische Sparkasse in Wien ist am 4. October 1819 eröffnet worden.

Die Staatsregierung hat die Sparanstalten stets eingehend überwacht und die Statuten der ersten entstandenen Sparkassen in jedem Falle geprüft und genehmigt. Als sich die Anträge auf Bestätigung derartiger Statuten mehrten, ist unterm 26. September 1844 ein Regulativ für die Bildung, Einrichtung und Ueberwachung der Sparkassen erlassen worden, welches später modificirt und dem im Jahre 1855 ein Musterstatut für Gemeinde-Sparkassen hinzugetreten ist. In Folge der geänderten Verhältnisse ist dann mittelst Erlasses des Ministers des Innern vom 17. Juni 1872 ein neues Musterstatut ausgegeben worden. Dasselbe hat jetzt bei Verfassung der Statuten für Gemeinde- und andere Sparkassen gleichmäßig zur Richtschnur zu dienen.

Dadurch, daß die vor dem Erlasse des vorbezeichneten Regulatives entstandenen Sparkassen ihre Statuten nicht mit den Bestimmungen des Musterstatutes in Einklang gebracht haben, auch vielfach Abweichungen von den Vorschriften des Regulatives zugelassen sind, haben sich die Verhältnisse bei den Oesterreichischen Sparkassen sehr verschiedenartig gestaltet.

Die wichtigsten statutarischen Bestimmungen bz. die Einrichtungen, welche im Allgemeinen bei den Sparkassen vorkommen, sind folgende:

Alle Sparkassen stehen unter der Oberaufsicht des Landesregierung, diese erstreckt sich auf die Einrichtung, die Verwaltung und event. die Auflösung solcher Anstalten.

Die Leitung der Sparkassen liegt in den Händen von Männern, welche dazu gewählt werden und sich verpflichten müssen, ihr Amt ohne Entgelt, ohne selbst Antheil am Institute zu haben, mit Hingebung wahrzunehmen.

Die Fonds der Sparkassen bestehen aus den Einlagen und aus dem Verwaltungsgewinne, letzterer wird aus dem Ueberschusse gebildet, welcher nach Abzug der den Einlegern gebührenden Zinsen und der Verwaltungskosten von den Einnahmen der Anstalten verbleibt.

Die Minimal- und Maximalsätze der Einlagen sind sehr verschieden bei den einzelnen Sparkassen, meistens beträgt die geringste zulässige Summe 50 Kreuzer, der höchste Betrag einer Einlage variirt zwischen 100 und 5000 Gulden, einzelne Sparkassen nehmen selbst noch höhere Summen an. Der Gesammtbetrag der zulässigen Einlagen von einer Person ist auf 500 bis 15,000 Gulden festgesetzt. Die Statuten vieler Sparkassen enthalten hierfür keinen bestimmten Satz, sondern nur die Bedingung, daß die Anstalt befugt sei, größere Einlagen ohne Angabe von Gründen abzulehnen.

Die Verzinsung der Einlagen, welche bei möglichst geringen Beträgen anzufangen hat, beginnt meistens bei Beträgen von 1 Gulden und zwar erst am ersten Tage des auf die Einzahlung folgenden Monats, im Falle der Rückforderung hört die Verzinsung gewöhnlich mit dem Ende des Monats auf, welcher der Rückzahlung vorangeht. Der Zinsfuß ist in den Statuten festzusetzen, Aenderungen desselben müssen einen Monat vor ihrem Eintritte öffentlich bekannt gemacht werden, es steht jedoch den Einlegern frei, im Falle einer Zinsreduction ihr Guthaben zurückzunehmen. Aufgelaufene und nicht erhobene Zinsen werden zum Capitale geschlagen und als neue Einlagen behandelt.

Der Zinsfuß hat im Jahre 1871 betragen bei:

11	Sparkassen	....	6	pCt.,
6	»	....	$5\frac{1}{2}$	»
168	»	....	5	»
8	»	....	$4\frac{1}{2}$	»
17	»	....	4	» und
1	Sparkasse	....	$3\frac{1}{2}$	»

Rückzahlungen unter 10 Gulden werden bei allen, solche unter 50 Gulden bei den meisten Sparkassen sogleich ohne Kündigung geleistet. Die Kündigungstermine für größere Beträge beginnen mit 3 Tagen und steigen bis zu 6 Monaten. Die Mehrzahl der Sparkassen zahlt auch größere Beträge sogleich gegen eine entsprechende Escompte-Vergütung aus, wenn die vorhandenen Baarmittel solches gestatten.

Aus dem Verwaltungsgewinne wird ein entsprechender Reservefonds gebildet. Derselbe ist zur Deckung etwaiger Verluste bestimmt, es können aus den Mitteln desselben u. a. auch Grundstücke zum eigenen Gebrauche der Sparkasse erstanden werden. Hat der Reservefonds die statutenmäßige Höhe erreicht, so darf der weiter zu erzielende Reingewinn mit Genehmigung der Landesbehörde zu wohlthätigen und gemeinnützigen Zwecken verwendet werden.

Die bei allen Sparkassen zulässigen Arten der Capitalsanlegung sind:

1) Darlehen auf unbewegliche Güter mit pupillarischer Sicherheit,
2) Darlehen an Gemeinden, Bezirke oder Länder,
3) Vorschüsse auf Oesterreichische Staatsobligationen und andere diesen gleichstehende Papiere und
4) Ankauf von Oesterreichischen Staatspapieren und solchen anderen Werthеffecten, deren Zinsen durch Staatsgarantie gewährleistet sind.

Ein großer Theil der Sparkassen ist auch zur Escomptirung von Wechseln und unter gewissen Bedingungen zum Ankaufe von Grundstücken berechtigt. Einzelne Sparkassen legen ferner ihre Fonds noch bei größeren Credit-Instituten an, übernehmen die Escomptirung von Sparkassenbüchern, Coupons, sowie von verloosten Wertheffecten und gewähren solchen Vorschuß- oder Creditvereinen, welche auf dem Principe der Solidarhaft aller Mitglieder beruhen, Darlehen.

Bei der Werthbemessung von Grundstücken dienen gerichtliche Schätzungen und Werthaufnahmen durch Commissionen der Sparkassen als Grundlage. Auf Gebäude, welche gegen Brandschaden versichert sein müssen, können Darlehen bis zur Hälfte, auf andere Grundstücke bis zu zwei Drittheilen des festgestellten Werthes

gewährt werden. Die Rückzahlung derselben muß in halbjährlichen Raten erfolgen. Jedem Theile steht halbjährliche Kündigung des Capitals zu.

Darlehen an Gemeinden, sofern letztere zu deren Aufnahme von der Landesbehörde ermächtigt sind, müssen ebenfalls ratenweise zurückgezahlt werden.

Vorschüsse auf Werthpapiere sind zulässig bis zum Betrage von höchstens drei Viertel des börsenmäßigen Courses und zwar längstens auf Fristen von sechs Monaten.

Escomptirungen von Wechseln dürfen nur übernommen werden, wenn letztere nicht länger als drei Monate laufen und mit drei anerkannt sicheren Unterschriften versehen sind.

Realitäten können nur dann angekauft werden, wenn dieselben mit Sparkassen-Darlehen belastet sind, im Wege der Execution zum Verkaufe kommen und zu befürchten steht, daß sie unter dem Betrage der Sparkassen-Darlehen verkauft werden. Von solchen Grundstücken haben sich die Anstalten übrigens wieder frei zu machen, sobald dies ohne Nachtheil geschehen kann.

Am Ende des Jahres 1871 hat das Verwaltungsvermögen aller Sparkassen bestanden zu:

59,43	pCt.	in	Hypotheken-Darlehen,
4,81	»	»	Vorschüssen auf Werthpapiere,
16,49	»	»	Wertheffecten,
3,82	»	»	Wechselforderungen,
0,77	»	»	Realitäten (fast nur solche, welche aus den Reservefonds zum eigenen Gebrauche der Anstalten angekauft sind),
10,79	»	»	Forderungen aus laufenden Rechnungen und Anlagen bei Credit-Instituten,
1,66	»	»	sonstigen Activen (Inventar) und
2,23	»	»	Baarbeständen.
100	pCt.		

Die Hypotheken-Darlehen bieten eine Sicherheit ersten Ranges und bilden deshalb mit Recht die Hauptvermögensbestände, den darin angelegten Geldern fehlt es jedoch an Beweglichkeit. Da aber jede Sparkasse sich bereit halten muß, einem erhöhten Begehren auf Rückzahlungen prompt entsprechen zu können, ist sie gezwungen, sich auch mit Fonds zu versehen, welche leichter flüssig zu machen sind. Hierzu eignen sich die Vorschüsse auf Werthpapiere, die Effectenbestände und die Wechsel-Portefeuilles.

Den Vorschüssen auf Werthpapiere mangelt es um so weniger an Sicherheit, als sich die meisten Sparkassen das Recht vorbehalten haben, die verpfändeten Papiere sofort verkaufen oder eine Ergänzung derselben fordern zu können, wenn deren Börsencours in bedenklicher Weise plötzlich sinken sollte.

Bei dem Ankaufe von Werthpapieren halten sich die Sparkassen, wie aus den Rechenschaftsberichten hervorgeht, fern von jeder Speculation. Oesterreichische Silber- und Papierrente, Grundentlastungs-Obligationen, Pfandbriefe und insbesondere garantirte Eisenbahn-Prioritäten werden meistens zur Capital-Anlage benutzt. Von den Prioritäts-Obligationen fand ich namentlich bevorzugt diejenigen

der Oesterreichischen Nordwestbahn,
der Kaiser Franz-Josephs-Bahn,

der Kaiserin Elisabeth-Bahn,
der Kronprinz Rudolfs-Bahn,
der Galizischen Carl-Ludwigs-Bahn,
sämmtlich 5procentige, sowie die 3procentigen Prioritäten
der Oesterreichisch-Französischen Staatsbahn und
der Oesterreichischen (Lombardischen) Südbahn.

Der geringe Betrag an Wechselforderungen zeigt, daß in diesem schon bedenklicheren Geschäftszweige mit Vorsicht verfahren wird.

Der Procentsatz an Forderungen aus laufenden Rechnungen wird beeinflußt durch die Sparkassen in Wien und Prag, wo in dieser Beziehung besondere Einrichtungen, in Wien z. B. eine von der Sparkasse abhängige Pfandbrief-Anstalt, bestehen.

Ein baarer Kassenbestand von 2 pCt. soll unter gewöhnlichen Verhältnissen dem Bedürfnisse genügen.

Es läßt sich nicht verkennen, daß die wichtigste und schwierigste Aufgabe der Verwaltung eines Spar-Institutes, die sichere und fruchtbringende Verwendung der gemachten Einlagen, hier glücklich gelöst ist. Die Art der Capitalsanlegung entspricht den Zwecken der Sparkassen und bietet für die Einlagen die nothwendige Sicherheit. In der That hat denn auch noch keine Sparkasse Oesterreichs, wie in dem ausliegenden Materiale constatirt ist, Verluste bei Placirung ihrer Fonds erlitten, welche eine Schädigung der Einleger zur Folge gehabt hätten.

Die Verwaltungskosten bei den Sparkassen sind gering.

Zum Verkehre mit dem Publicum sind die Anstalten auf dem Lande oder in kleineren Städten wöchentlich zwei Mal, meistens an den Markttagen, in größeren Orten täglich geöffnet.

Das Sparkassenwesen hat in Oesterreich erst spät eine allgemeinere Verbreitung gefunden. Während im Jahre 1830 in Preußen z. B. schon 40, in der kleinen Schweiz 55 und in Großbritannien und Irland 345 Sparkassen bestanden, zählte Oesterreich deren erst 6. Bemerkenswerth ist es aber, daß sich bei allen Sparkassen des letzteren Landes vom Beginne ihrer Wirksamkeit an ein bedeutender Capitalszufluß zeigte.

Wie schon erwähnt, ist die erste Oesterreichische Sparkasse in Wien im Jahre 1819 gegründet worden, die bei derselben bis zum Schlusse des Jahres gemachten Einlagen betrugen 20,808 Gulden. Neue Sparkassen traten zunächst nur vereinzelt ins Leben, dagegen vermehrten sich die Einlagen in erfreulicher Weise. Am Schlusse des Jahres 1830 bestanden 6 Sparkassen mit im Ganzen 10,738,472 Gulden Einlagen.

Im Jahre 1831 hatten diese Institute ihre erste Probe zu bestehen. Die politischen Verhältnisse in Frankreich, sowie die Oesterreichischen Rüstungen zu Anfang des Jahres 1831 erweckten bei den Interessenten Bedenken gegen die Sicherheit der Sparanstalten und veranlaßten erhebliche Rückforderungen. Die Einlagen sanken um fast 2,000,000 Gulden. Indessen wandte sich bald die Gunst des Publicums den Sparkassen wieder zu, die Einlagen mehrten sich und an einigen Orten entstanden auch neue Kassen. 1847 zählte man 17 Sparkassen mit 64,306,602 Gulden Einlagen.

Die Ereignisse des Jahres 1848 legten den Sparkassen abermals eine harte Probe auf.

Der Februarsturm verbreitete einen panischen Schrecken in den Kreisen der Sparkassen-Interessenten. Man drängte sich zu den Anstalten, um die gemachten Einlagen zurückzufordern, und das Begehren nach Rückzahlung konnte nur durch Aufbieten aller Kräfte befriedigt werden. Die Einlagen fielen gegen das Vorjahr um 14,332,206 Gulden. Als es aber gelungen war, allen Forderungen prompt gerecht zu werden, und sich das Publicum dadurch von der gesunden Organisation der Sparkassen überzeugt hatte, kehrte das Vertrauen desselben zurück. Die Einlagen begannen wieder zu steigen, auch wurde mit der Errichtung neuer Sparkassen vorgegangen. Im Jahre 1853 bestanden 21 Sparkassen mit 81,310,409 Gulden Einlagen.

Die Vorgänge im Orient, sowie die Aufnahme des großen Oesterreichischen Nationalanlehens führten in den Jahren 1854 und 1855 zu einer Verminderung der Einlagen. Dieselben betrugen am Schlusse des letzteren Jahres bei 26 Sparkassen 73,362,198 Gulden.

Von diesem Zeitpunkte ab ist eine fortwährende Entwickelung der Sparanstalten zu verzeichnen.

Der Verlust der Lombardei im Jahre 1859 macht sich in den Resultaten der Sparkassen nur noch wenig, die Niederlage im Jahre 1866 dagegen nicht mehr geltend. Im Jahre 1860 bestanden 60 Sparkassen mit 106,660,756 Gulden Einlagen und 1865 117 Sparkassen mit 113,143,928 Gulden Einlagen.

Vom Jahre 1867 ab beginnt der großartige Aufschwung des Oesterreichischen Sparwesens, dessen sich dasselbe jetzt noch zu erfreuen hat.

					Interessenten		Einlagen	
1867	bestanden	135	Sparkassen	mit	651,592	und	164,279,506	Gulden
1868	»	150	»	»	744,163	»	200,934,875	»
1869	»	174	»	»	832,376	»	245,705,911	»
1870	»	192	»	»	923,509	»	285,706,689	»
1871	»	211	»	»	1,033,636	»	341,137,380	»

Nach der Einwohnerzahl berechnet kommt im Jahre 1867 auf je 30, 1871 aber schon auf je 20 Köpfe ein Sparkassen-Interessent. Der Gesammtbetrag der Einlagen hat sich in den letzten fünf Jahren mehr als verdoppelt. Ebenso ist das Durchschnitts-Guthaben von 252 Gulden im Jahre 1863 im Jahre 1871 auf 330 Gulden gestiegen. Die nicht erhobenen und deshalb zum Capital geschlagenen Einlagen, die eigentlichen Früchte der Sparsamkeit, betrugen 1871 14,133,811 Gulden, etwa $4\frac{1}{2}$ pCt. der Gesammt-Einlagen, erreichen also fast den Durchschnitts-Zinsfuß.

Solche Resultate liefern den Beweis von einem außerordentlichen Aufschwunge des allgemeinen Wohlstandes, zeigen aber auch, daß das Publicum den Sparkassen fortdauernd ein großes Vertrauen zuwendet.

Diese Anstalten gehören jetzt in Oesterreich zu den populärsten Einrichtungen, in Prag ist z. B., nach der Zahl der Interessenten berechnet, jeder zweite, in Wien jeder dritte Einwohner Besitzer eines Sparkassenbuches. In Folge dessen haben die Sparinstitute ganz beträchtliche Interessenten-Guthaben zu verwalten. Der vierte Theil besitzt Einlagen über eine Million Gulden, darunter die Sparkasse zu Prag mit etwa 57, diejenige zu Wien mit ppr. 79 Millionen Gulden. Letzterer Betrag soll einer Zeitungsnachricht zufolge Ende Juli d. J. schon auf 103 Millionen ge-

stiegen sein. Beide Anstalten haben sich zu bedeutenden Geldinstituten aufgeschwungen, sie sind in eigenen großartigen Gebäuden untergebracht und beschäftigen zahlreiche, diejenige zu Wien über 130 Beamte.

Der Zuwachs hat bei allen Sparkassen im Jahre 1871 betragen:

138,390,151 Gulden an baaren Einlagen und
14,133,811 " " capitalisirten Zinsen,
im Ganzen 152,523,962 Gulden.

Zurückgezahlt sind dagegen 97,095,526 Gulden.

Diese großen Ziffern lassen den Schluß gerechtfertigt erscheinen, daß die Sparkassen, außer der Erfüllung ihres nächsten Zweckes, den minderbemittelten Volksklassen Gelegenheit zur sicheren Aufbewahrung und Verzinsung kleiner Einlagen darzubieten, auch dem wohlhabenden Mittelstande bei der fruchtbringenden Anlegung von Geldern dienen. Die Vermuthung, daß ebenso das Großcapital bei den Sparkassen betheiligt sei und die Resultate beeinflusse, dürfte durch den für Oesterreichische Verhältnisse immerhin niedrigen Zinsfuß, den die Sparkassen gewähren, ausgeschlossen sein.

Interessant ist es zu beobachten, wie die große Verschiedenartigkeit der volkswirthschaftlichen Zustände in den einzelnen Theilen Oesterreichs auch in dem Sparkassenwesen zu Tage tritt. Während in Nieder-Oesterreich auf 6, in Ober-Oesterreich und der Steiermark auf je 8, in Salzburg auf je 12, in Tyrol auf je 15, in Kärnthen auf 16 Einwohner ein Sparkassen-Interessent entfällt, ist in Böhmen erst jeder 20., in Mähren jeder 39., im Küstenlande jeder 81., in Galizien jeder 150., der Bukowina jeder 295. und in Dalmatien jeder 1523. Einwohner Besitzer eines Sparkassenbuchs. Die stärkste Betheiligung findet sich also bei der Deutschen Bevölkerung.

Ein großer Mißstand in dem Oesterreichischen Sparwesen ist die geringe Zahl der bestehenden Sparkassen. Auf einen Flächenraum von 5452 Quadratmeilen entfallen nur 211 Sparkassen, und diese Institute sind nicht etwa gleichmäßig über das Land vertheilt, sondern es bestehen höchst verschiedene Verhältnisse. In Nieder-Oesterreich kommt z. B. auf je 8 Quadratmeilen, in der Bukowina aber erst auf 189 Quadratmeilen eine Sparkasse. Unter solchen Umständen ist die Benutzung der Sparkassen oft schwierig, ja unmöglich. Man hat diesen Nachtheil auch schon erkannt und es ist mehrfach die Idee erörtert worden, durch die Einführung von Post-Sparkassen nach dem Vorbilde Englands Abhülfe zu versuchen. Es erscheint indessen zweifelhaft, ob dieses Mittel der weiteren Entwickelung des Oesterreichischen Sparwesens sich förderlich erweisen würde. Bei den Finanzzuständen Oesterreichs steht zu befürchten, daß die mit den Post-Sparkassen verbundene Concentration der Ersparnisse in die Hand der Regierung auf den weiteren Aufschwung des Sparwesens nur lähmend einwirken wird.

Es möchte zweckmäßiger sein, die bewährte Organisation der jetzt bestehenden Sparkassen beizubehalten, der ungünstigen räumlichen Vertheilung derselben aber dadurch abzuhelfen, daß die Post die Vermittelung zwischen den Sparanstalten und den Einlegern in bequemer Weise besorgt.

Ungeachtet dieses Uebelstandes hat sich das Oesterreichische Sparkassenwesen zu solcher Bedeutung emporgeschwungen, daß Oesterreich, insbesondere was die Höhe der ersparten Summe anbetrifft, einen hervorragenden Platz unter den Staaten

Europas einnimmt. Es entfällt in Oesterreich auf jeden Kopf der Bevölkerung eine Ersparniß von 16 Gulden, ein höchst günstiges Verhältniß, das nur von Dänemark mit etwa 35, Norwegen mit 22, der Schweiz mit 20 und von England mit 17 Gulden pro Kopf übertroffen wird.

---

59. Reisen in den Philippinen.

(Nach Dr. F. Jagor. Reisen in den Philippinen. Mit zahlreichen Abbildungen und einer Karte. Berlin 1873. 381 Seiten gr. 8. Preis 5 Thlr.)

Der Philippinische Archipel, welcher am 16. März 1521 von Magellan entdeckt und im Jahre 1564 durch Legaspi für Spanien in Besitz genommen wurde, liegt zwischen Borneo und Formosa und trennt den nördlichen stillen Ocean von der China-See. Von den Sulu-Inseln im Süden bis zu den Babuyanes im Norden zieht er sich durch $14\frac{1}{2}$ Breitengrade, von 5 bis $19\frac{1}{2}^{0}$ N., und wenn man die Bashee-Inseln oder Batanes dazu rechnet, bis 21^{0} N. Aber weder im Süden noch im Norden reicht die Spanische Herrschaft in Wirklichkeit bis an diese äußersten Grenzen, so wie sie sich auch nicht überall bis in das Innere der größeren Inseln erstreckt. Von Ost nach West nehmen die Philippinen 9 Längengrade ein. Zwei Inseln, Luzon mit 2000, Mindanao mit mehr als 1500 Quadratmeilen Flächenraum, sind zusammen größer als alle übrigen. Dann folgen der Größe nach sieben Inseln. Paláwan, Sámar, Panáy, Mindoro, Leyte, Negros, Cebú, deren erstere 250, letztere etwa 100 Quadratmeilen mißt, Bojól, Masbáte, je halb so groß; 20 kleinere bemerkenswerthe Inseln und zahllose kleine Eilande, Felsen und Riffe.

Der Philippinische Inselstaat ist außerordentlich durch seine reiche Gliederung und Lage begünstigt, so daß die Producte der heißen und gemäßigten Zone, die Palme und die Fichte, die Ananas, der Weizen und die Kartoffel dort gedeihen.

Die größeren Inseln enthalten außer tief in das Land eindringenden Buchten ausgedehnte Binnenseen und beträchtliche, auf weite Strecken schiffbare Flüsse. Der Archipel ist reich an sicheren Häfen und unzähligen Zufluchtsorten für Schiffe. Ein Umstand aber, welcher aus dem Anblick einer Karte nicht ersichtlich wird, und doch eine der glücklichsten Eigenschaften dieser Inseln ausmacht, ist die endlose Zahl kleiner Flüsse, welche von den Bergen herabströmen und sich, bevor sie das Meer erreichen, zu breiten Aestuarien erweitern, in denen Küstenfahrer von geringem Tiefgang bis an den Fuß der Berge gelangen können, um ihre Ladung einzunehmen. Die Fruchtbarkeit des Bodens ist unübertrefflich, Salz- und Süßwasser wimmelt von Fischen und Schalthieren, im ganzen Archipel giebt es kaum ein reißendes Thier. Mehr noch als an Größe überragt Luzon alle übrigen Inseln an Bedeutung, und wohl mag es durch Fruchtbarkeit und andere natürliche Vorzüge die schönste der gesammten Tropenwelt sein.

In den Philippinen sind zwei Jahreszeiten zu unterscheiden, eine trockene und eine nasse. Den, den Süd- und Westwinden offen liegenden Gebieten bringt der Südwest-Monsun in unseren Sommermonaten die Regenzeit. An den Nord- und Ostküsten fallen die reichlichsten Niederschläge in unseren Wintermonaten, während des Nordost-Monsuns. Durch die Zerrissenheit des Landes und die hohen Berge werden diese allgemeinen Verhältnisse örtlich vielfach verändert. In Manila

dauert die trockene Jahreszeit vom November bis Juni, die Regenzeit während der übrigen Monate.

Die Philippinen sind in Provinzen und Distrikte eingetheilt, denen je ein Alcalde mayór 1., 2. oder 3. Klasse oder ein Gobernador politico y militar oder ein Commandante vorsteht. In einigen Provinzen ist dem Gobernador ein Alcalde 3. Klasse beigeordnet. An dieser Eintheilung wird oft geändert.

Der Flächeninhalt der gesammten Gruppe berechnet sich auf pp. 5350 Quadratmeilen; die Gesammtbevölkerung wird auf ungefähr 5 Millionen geschätzt.

Trotz des langen Besitzes hat sich die Sprache der Spanier fast keinen Eingang verschafft. Es herrscht eine große Verschiedenheit von Sprachen und Mundarten, von denen Bisáya, Tagálo, Ilocáno, Bicol ꝛc. die verbreitetsten sind.

Die Hauptstadt der Gruppe, Manila, wird hauptsächlich von Spaniern, Kreolen und zu ihnen in unmittelbarer Beziehung stehenden Einheimischen bewohnt. Dieselbe liegt, von Mauern und breiten Gräben umschlossen, am linken südlichen Ufer des Pásig, eine Seite dem Meere zukehrend, ein heißer, öder Ort, voll Klöster, Stifter, Kasernen, Regierungsgebäude. Rücksicht auf Sicherheit, nicht auf Annehmlichkeit, war bei der Gründung maßgebend. Manila erinnert an Spanische Provinzialstädte und ist nach Goa die älteste Stadt in Indien.

Die Fremden wohnen auf der Nordseite des Flusses, in Binóndo, dem Sitze des Groß- und Kleinhandels, oder in den freundlichen angrenzenden Dörfern, welche ein zusammenhängendes Ganze bilden. Die Gesammtbevölkerung wird — wohl mit Uebertreibung — auf 200,000 geschätzt.

Zwischen den Bewohnern von Manila und Binóndo findet sehr wenig Verkehr statt. Das Leben in der eigentlichen Stadt soll nicht angenehm sein; Stolz, Neid, Stellenjägerei, Kastenhaß sind an der Tagesordnung. Die Spanier halten sich für besser als ihre Kreolen, welche wiederum jenen vorwerfen, daß sie nur in die Colonie kommen, um sich satt zu essen; ebenso herrscht Haß und Neid zwischen Weißen und Mestizen. Aehnliche Verhältnisse bestehen zwar in allen Spanischen Colonien und liegen im Wesen der Spanischen Colonialpolitik, welche immer bestrebt war, die verschiedenen Racen und Stände zu trennen, aus Furcht, daß ihr Bündniß die Herrschaft des fernen Mutterlandes gefährde. In Manila werden aber diese Zustände durch den Umstand gesteigert, daß die Klasse der durch großen Grundbesitz an das Land gefesselten Pflanzer bisher fast gänzlich fehlte. Erst jetzt scheint die steigende Nachfrage nach den Landesproducten allmählich einen erfreulichen Umschwung in dieser Beziehung herbeizuführen.

Daß die große Zahl der in den Philippinen wohnenden, ungebildeten, über ihre Mittel hinaus lebenden Spanier, welche alle die Herren spielen wollen, das Ansehen der Europäer sehr beeinträchtigen muß, ist leicht einzusehen. Die relative Stellung des Indiers kann aber dabei nur gewinnen, und schwerlich giebt es eine Colonie, in welcher sich die Eingeborenen im Ganzen genommen behaglicher fühlen, als in den Philippinen. Sie haben Religion, Sitten und Gebräuche ihrer Herren angenommen und fühlen sich, obwohl gesetzlich diesen nicht gleichgestellt, doch nicht durch eine hohe Schranke von ihnen geschieden, wie sie die schroffe Zurückhaltung der Engländer zwischen sich und den Eingeborenen aufbaut.

Die gleiche Religion, der gemeinschaftliche Gottesdienst, das Zusammenleben mit den Einheimischen, alles trägt dazu bei, den Europäer dem Indier näher zu brin-

gen, wie auch das Vorhandensein einer verhältnißmäßig sehr zahlreichen Mestizenklasse bezeugt.

Spanier und Portugiesen scheinen in der That die einzigen Europäer, welche in tropischen Ländern Wurzel schlagen, sich mit Eingeborenen fruchtbar vermischen können.

Den Mangel an Eigenthümlichkeit, welcher bei den Mestizen aus ihrer Zwitterstellung hervorzugehen scheint, nimmt man auch an den Indiern wahr. Stark ausgeprägte nationale Sitten, welche man in einem so fernen Lande wohl erwarten sollte, sucht man vergebens.

Wie der Spanische Katholizismus im Mutterlande die hohe Cultur der Mauren, in Peru die der Inka's mit Gewalt ausgerottet, so hat er hier, was etwa an eigenthümlicher Gesittung vorhanden war, ebenso gründlich zu beseitigen verstanden, indem er sich, um schnell Wurzel zu schlagen, den bestehenden Formen und Mißbräuchen in fast unglaublicher Weise anschmiegte.

Die in der Cultur wenig vorgeschrittenen Philippiner nahmen schnell die Aeußerlichkeiten der fremden Religion an, und zugleich die Aeußerlichkeiten im Wesen ihrer neuen Herren. Die eigenen Sitten lernten sie als heidnisch und wild verachten.

Die **Tracht** der ärmeren **Indier** bilden Hut, Hose und darüber ein Hemd, beide aus grober Guinára, einem Gewebe von Manila-Hanf. Die Hemden der Reicheren sind mitunter aus sehr theuren inländischen Geweben. Der Hut, Salacót (ein Kugelsegment aus inländischem Flechtwerk), dient als Regen- und Sonnenschirm, und ist zuweilen bis zu beträchtlichem Werthe mit Silber beschlagen. Der einheimische Stutzer hat lackirte Schuhe an den nackten Füßen, lange, enganliegende Hosen, schwarz- oder grellbunt gestreift, darüber ein gefaltetes, gestärktes Hemd von Europäischem Schnitt, auf dem Kopf einen cylindrischen Seidenhut, in der Hand ein Stöckchen.

Die **Indierin** ist sehr schön gewachsen, hat üppiges, schwarzes Haar, große, dunkle Augen. Der obere Theil des Körpers ist in inländische, oft kostbare Stoffe von durchsichtiger Feinheit und tadelloser Weiße gehüllt, und von der Hüfte abwärts in ein buntstreifiges, weitfaltiges Kleid (Saya), dessen oberer Theil durch ein dunkles Tuch, Tapis, fest zusammengehalten wird. An den nackten Füßen tragen sie gestickte Pantoffeln (Chinelas), so schmal, daß die kleine Zehe, welche nicht Platz darin hat, den Pantoffel von außen festhalten muß.

Die **Mestizinnen** kleiden sich wie die Indierinnen, aber ohne Tapis; an Europäer verheirathete tragen auch Schuhe und Strümpfe. Manche Mestizinnen sind von großer Schönheit, ihr Gang hat aber gewöhnlich etwas schleppendes, von der Gewohnheit, den Pantoffel zu schleifen. In der Regel sind sie klug, wirthschaftlich, zu Handelsgeschäften sehr geschickt, in der Unterhaltung aber oft unbeholfen und langweilig. Der Grund liegt wohl hauptsächlich in der Zwitterstellung der Mestizin. Von den weißen Frauen wird sie hochmüthig zurückgestoßen, während sie selbst ihre mütterlichen Verwandten verleugnet.

Ueber die **häuslichen Einrichtungen** der **Bicol-Indier**, eines Volksstammes, welcher die Provinzen Nord- und Süd-Camarines und Albáy bewohnt, ist im Wesentlichen Folgendes zu bemerken.

Jede Familie besitzt ihr eigenes Haus. Gewöhnlich erbaut es der junge Ehemann mit Hülfe seiner Freunde. An manchen Orten kostet es nicht über 4 bis 5 Dollar. Zur Noth kann er es auch selbst herstellen, ohne Auslagen, ohne anderes Handwerkzeug, als das Waldmesser (Bolo) und ohne anderes Material, als Bam-

bus, Spanisches Rohr und Palmenblätter. Dergleichen Häuser, welche wegen der Feuchtigkeit immer auf Pfählen stehen und oft nur einen einzigen überdachten Raum haben, worin alle Verrichtungen vorgenommen werden, sind Ursache großer Liederlichkeit und schmutziger Gewohnheiten. Ein schönes Haus aus Brettern für die Familie eines Cabeza (Häuptlings) mag gegen 100 Dollar kosten. Das Vermögen einer solchen Familie an Immobilien, Möbeln, Schmuck &c. beläuft sich auf 100 bis 1000 Dollar. Einige haben sogar über 10,000, der Reichste der Provinz Camarines wird auf 40,000 Dollar geschätzt.

Der Indier ißt täglich dreimal, um 7 Uhr Morgens, 12 Uhr Mittags und 7 oder 8 Uhr Abends. Die kräftigsten Arbeiter verzehren bei jeder Mahlzeit eine Chupa*) Reis, gewöhnliche Individuen eine halbe zum Frühstück, eine zum Mittag, eine halbe zum Abend. Der mittlere Einzelpreis beträgt 3 Cuartos**) für 2 Chupas. An Würzen werden Salz und viel Spanischer Pfeffer (Capsicum) gebraucht.

Die Genußmittel des Indiers sind Buyo, eine mundgerechte Zurichtung des Betelpfeffers und Cigarren. Eine Cigarre kostet 1, ein Buyo 0,1 Cuartos. Die Cigarre wird fast nie geraucht, sondern in Stücke geschnitten und mit dem Buyo gekaut, auch die Frauen kauen Buyo und Taback, aber gewöhnlich sehr mäßig.

Der gewöhnliche Arbeiter verdient bei einer Arbeitszeit von 6—12 und von 2—6 Uhr 1 Real.***). Die Frauen verrichten in der Regel keine Feldarbeit, doch pflanzen sie den Reis um und helfen ihn ernten, in beiden Fällen ist ihr Lohn gleich dem der Männer. Holz- und Steinarbeiter erhalten 1,5 Realen per Tag, Kalfaterer 1,75 Realen.

Verdienst einer kleinen Familie: der Mann verdient täglich 1 Real, die Frau, wenn sie grobe Stoffe webt, ¼ Real und Essen. Die geschickteste Weberin feinerer Stoffe erhält für das Stück 12 Realen Arbeitslohn und vollendet es in einem Monat, welcher aber wegen der vielen Feiertage im allerhöchsten Falle gleich 24 Arbeitstagen zu rechnen ist, sie verdient also ½ Real per Tag und Essen.

Uebrigens ist der Indier unabhängiger, als der Europäische Arbeiter, weil er weniger Bedürfnisse hat und als geborener Grundbesitzer nicht gezwungen ist, sich als Tagelöhner eines Anderen sein Brot zu erwerben, dennoch ist es fraglich, ob in Bezug auf Löhne irgend eine Kolonie dem Pflanzer günstigere Verhältnisse darbietet, als die Philippinen.

In Europa kann ein Unternehmer allerdings meist mit ziemlicher Sicherheit die Herstellungskosten eines Gegenstandes im Voraus berechnen, während dies in den Philippinen nicht immer so leicht ist. Abgesehen von der Unzuverlässigkeit der Arbeit wird die Regelmäßigkeit in der Lieferung von Rohstoffen nicht nur durch Trägheit und Launenhaftigkeit, sondern auch durch Neid und Mißtrauen gestört. Die Indier sehen es in der Regel nicht gern, wenn sich ein Europäer unter ihnen niederläßt, um mit Erfolg die localen Reichthümer auszubeuten, welche sie selbst nicht ausgiebig zu nutzen verstehen. Aehnlich verhalten sich die Kreolen den Ausländern gegenüber, welche ihnen durch Kapital, Geschäftskenntniß und Thätigkeit gewöhnlich sehr überlegen sind. Außer dem Neide spielt auch das Mißtrauen eine große Rolle, das der Mestize sowohl als der Castila dem Eingeborenen einflößt. Es kommen noch

*) 1 Chupa = ⅛ Liter.
**) 1 Cuartos ungefähr = 3 Pf.
***) 1 Real = 5½ Silbergroschen.

heute Fälle genug vor, welche dieses Gefühl durchaus rechtfertigen. Früher aber, als die verkommensten Subjecte Gouverneurstellen kaufen konnten und ihre Provinzen schamlos ausbeuteten, sollen so arge Mißbräuche stattgefunden haben, daß sich das Mißtrauen im Laufe der Zeit bei den Indiern zu einer Art Instinct ausgebildet hat.

Die den Eingeborenen auferlegten Abgaben waren so gering, daß sie nicht entfernt für den Colonialhaushalt genügten. Der Ausfall wurde durch jährliche Zuschüsse aus Mexico gedeckt. An Erpressungen gewissenloser Beamten hat es freilich nicht gefehlt. Grausamkeiten, wie in den Amerikanischen Bergwerksdistricten oder in den Fabriken von Quito, werden aber von den Philippinen nicht gemeldet.

Die einzige Abgabe, welche gegenwärtig der Indier zahlt, ist eine Kopfsteuer, Tributo genannt, die im Allgemeinen $1^1/_{32}$ Doll. jährlich für jede erwachsene Person beträgt. Daneben liegen den Männern Arbeiten für öffentliche Zwecke ob. Mestizen und Chinesen haben erheblich höhere Beträge an Kopfsteuer als die Indier zu entrichten.

Europäer sind von allen Abgaben frei.

Der Gesammtertrag der Kopfsteuer ergab im Jahre 1867:

Indier	1,814,850 Doll.,
Mestizen	149,900 »
Chinesen	117,550 »
Ungläubige	11,750 »
im Ganzen	2,094,050 Doll.

Jeder Barangay-Vorsteher*) hat die Tribute einzuziehen »unter der wirksamen Mithülfe des frommen und fiscalischen Eifers der Pfarrer«, welche ein directes Interesse an der Zunahme der Kopfsteuer haben, da ihre Stipendien sich danach beziffern. Für Erhebung der Kopfsteuer erhält der Barangay-Vorsteher $1\frac{1}{2}$ pCt., der Gobernadorcillo (Dorfschulze) $\frac{1}{2}$ pCt. und der Alkalde oder Provinzial-Gouverneur 3 pCt.

Die Alkalden dürfen nur drei Jahre in einer Provinz bleiben. Sie verstehen daher niemals die Landessprache und haben gewöhnlich keine Lust, die Eigenthümlichkeiten der Provinz, welche sie verwalten, kennen zu lernen. Daher kommt es, daß der Cura, welcher in der Mitte seiner Pfarrkinder lebt, sie genau kennt und ihnen gegenüber auch die Regierung vertritt, die wirkliche Behörde in seinem District ist. Die Stellung der Geistlichen, den Regierungsbeamten gegenüber, spricht sich auch in den Wohnungen aus. Die Wohnungen der Alkalden, »Casas reales«, meist klein, schmucklos, oft baufällig, entsprechen nicht dem Range des ersten Beamten der Provinz; das Convento dagegen ist gewöhnlich ein sehr geräumiges, stattliches, wohleingerichtetes Gebäude. Früher, als die Gouverneurstellen an Abenteurer verkauft wurden, war der Einfluß der Geistlichen noch viel größer als gegenwärtig.

Die ehemaligen Alkalden, welche ohne vorhergehende Uebung in amtlichen Geschäften, oft ohne Bildung und Kenntnisse und ohne die zu einem so verantwortlichen, einflußreichen Amte erforderlichen geistigen und moralischen Eigenschaften ihre Stellen kauften oder durch Gunst erwarben, empfingen vom Staate ein nomi-

*) Unter »Barangay« versteht man eine Gruppe von 40 — 50 Familien, welche von einem Cabeza (Häuptling) verwaltet wird.

nelles Gehalt und zahlten ihm eine Patentsteuer für die Berechtigung, Handel zu treiben. Diese Patentsteuer galt als eine den Alkalden für Uebertretung des Gesetzes auferlegte Geldstrafe: »denn da ihnen durch verschiedene Gesetze jede Art Handelsbetrieb untersagt war, so geruhte Se. Majestät dennoch, ihnen die Erlaubniß dazu zu ertheilen.« Dieser Unfug ward im Jahre 1844 aufgehoben.

Gegenwärtig sendet die Regierung Rechtskundige als Alkalden in die Philippinen; dieselben sind etwas besser besoldet und dürfen nicht Handel treiben. Ueberhaupt ist die Regierung bemüht, den Einfluß der Curas zu mindern, den der Civilbehörden zu vermehren, was ihr indessen nur sehr unvollkommen gelingen wird, wenn sie nicht die Amtsdauer der Alkalden verlängert und letztere so stellt, daß sie nicht in Versuchung kommen, Nebenverdienste zu machen.

In den Philippinen ist das Amt eines Dolmetschers unentbehrlich, da — wie bereits angedeutet — der Alkalde nie die Landessprache versteht. Dieses Amt muß in wichtigen Angelegenheiten der eingeborene Schreiber meist mit dem Cura theilen; Letzterer kennt den Charakter der Insassen und alle ihre Angelegenheiten, wobei ihm der intime Verkehr mit den Frauen sehr zu statten kommt. Bereits im Jahre 1867 lag in Madrid ein Antrag zur Erwägung vor, wodurch die Beschränkung der Amtsdauer auf drei Jahre aufgehoben werden sollte.

In den Philippinen kann der Mensch sehr Vieles unmittelbar aus den Händen der Natur für seine Zwecke verwenden und sich durch geringe Mühe verhältnißmäßig großes Behagen schaffen; es entsprechen diese Inseln wohl von allen Ländern der Welt den Anforderungen an ein Schlaraffenland am meisten. Unter diesen Umständen kann es nicht Wunder nehmen, wenn der überaus fruchtbare Boden bei Weitem nicht ausgenutzt wird.

Eines der interessantesten Erzeugnisse jener Inseln ist der Manilahanf, welcher im Handel gewöhnlich mit Abaca bezeichnet wird. Die Abaca ist eine in den Philippinen ursprünglich wild wachsende Banane (Musa textilis). Die Musen sind nur krautartige Pflanzen, der scheinbare Stamm besteht aus Blattstielen von mondsichelförmigem Querschnitt, welche einander umschließend den dünnen centralen Blüthenschaft umgeben. Diese Blattstiele stecken voll Bastfasern und werden deshalb vielfach statt Bindfadens benutzt, bilden aber keinen Handelsartikel. Als solcher dienen bis jetzt ausschließlich die in dem südöstlichen Theil der Philippinen gewonnenen Abacafasern. Die Abacafaser übertrifft den Russischen Hanf an Festigkeit, Leichtigkeit und Tragkraft und steht ihm nur darin nach, daß die daraus gefertigten Taue bei Regenwetter steif werden, was aber durch zweckmäßige Behandlung beim Verspinnen zu vermeiden sein soll.

Einzelne Pflanzen liefern bis 2 Pfund Fasern. Die Ränder der Blattstiele enthalten viel feinere Fasern als die Mitte. Das betreffende Product heißt Lupis, steht hoch im Preise und wird zu feinen inländischen Geweben benutzt. Lupis wurde 1868 in London mit 100 Lstr. per Tonne bezahlt, jedoch nur in geringer Menge — etwa 5 Tons — eingeführt.

Schon vor Ankunft der Spanier trugen die Eingeborenen Stoffe von Abaca. Einen wichtigen Ausfuhrartikel bildet es erst seit einigen Jahrzehnten. Dies ist zum großen Theil dem Unternehmungsgeist zweier Amerikanischer Häuser zu danken und wurde nicht ohne viel Beharrlichkeit und beträchtliche Geldopfer erreicht.

Da die Pflanzen ohne Pflege fortwachsen, und nur die Gewinnung der Fasern Mühe macht, so scheut der durch die Freigiebigkeit der Natur gegen Noth geschützte

Eingeborene diese Mühe, wenn der Marktpreis nicht sehr lockend ist. Auf regelmäßige Lieferungen wäre bei niedrigen Preisen kaum zu rechnen, wenn der Leichtsinn der Indier den Händlern nicht eine Handhabe böte, um sie zur Arbeit anzuhalten: man macht ihnen Vorschüsse in Waaren oder Geld, welche sie durch Lieferung von Abaca aus der eigenen Pflanzung oder durch Arbeit in der des Gläubigers tilgen müssen. Gegenwärtig soll es den am Abacahandel vorwiegend betheiligten Amerikanern gelungen sein, dem bisher befolgten Vorschußsystem ein Ende zu machen, selbst Magazine und Pressen an den Bezugsquellen zu errichten, und durch ihre Commis unmittelbar vom Producenten zu kaufen. Alle früher dahin zielenden Bestrebungen waren an dem Widerstande der Spanier und Kreolen gescheitert, denn diese betrachten die Ausbeutung der Colonie und besonders den Binnen- und Kleinhandel als ihr ausschließliches Recht, sind sehr neidisch auf die »fremden Eindringlinge, welche sich auf ihre Unkosten bereichern«, und legen ihnen jedes Hinderniß in den Weg. Hinge es von diesen Leuten ab, so müßten alle Fremde aus dem Lande vertrieben, die Chinesen nur als Kulis zugelassen werden.

Die nächste Zukunft scheint sich für die Abacacultur sehr glänzend zu gestalten. Seit Beendigung des Amerikanischen Krieges, welcher ein bedeutendes Fallen im Werthe dieses hauptsächlich in Amerika verwendeten Productes zur Folge hatte, sind die Preise fortwährend im Steigen. 1840 berechnete sich der Werth per Pico (63,26 Kilogr.) auf 2,9 Dollars. Der Preis stieg allmählich und hielt sich zwischen 4 und 5 Dollars, erreichte während des Krimkrieges, welcher die Ausfuhr des Russischen Hanfs verhinderte, die enorme Höhe von 9 Dollars, was die Anlage vieler neuen Pflanzungen veranlaßte, deren Product — als es nach drei Jahren bei inzwischen wieder eingetretenen normalen Verhältnissen auf den Markt kam — die Preise auf 3½ Dollars herabdrückte. Diese Preise erhielten sich bis 1860; seitdem sind sie allmählich gestiegen und stehen jetzt wieder so hoch, wie während des Krimkrieges. Die Production hat in manchen Provinzen die äußerste Grenze erreicht, eine Steigerung derselben ist für das Erste wenigstens nicht möglich, da die ganze männliche Bevölkerung bereits an der Kultur betheiligt ist; ein Beleg dafür, daß reichlicher Lohn die Faulheit der Eingeborenen zu überwinden vermag.

Es wurden ausgeführt 1861 273,269 Picos, 1864 493,352, 1866 406,682, 1868 460,558, 1870 488,560 und 1871 463,752 Picos.

Der Verbrauch im Lande ist in diesen Zahlen nicht enthalten und schwer zu ermitteln, muß aber sehr bedeutend sein, da die Eingeborenen ganzer Provinzen in Guinára (Abacagewebe) gekleidet sind; die Gewebe für den Bedarf der Familie werden aber gewöhnlich im Hause selbst angefertigt.

Einen anderen wichtigen Ausfuhrartikel bildet der Zucker. In neuerer Zeit sind viele Zuckerflanzungen entstanden und in der Fabrication bedeutende Fortschritte gemacht worden. So gab es 1857 auf der ganzen Insel Cebu, auf welcher der Zuckerbau in erheblichem Maße getrieben wird, nicht eine eiserne Mühle, und doch blieben bei der Verwendung hölzerner Mühlen 30 pCt. Saft im Rohr zurück. Jetzt verdrängen eiserne, durch Dampf oder Büffel getriebene Pressen die hölzernen. Ihre Anschaffung wird unbemittelten, auch eingeborenen Pflanzern sehr erleichtert, da diese jetzt aus den Niederlagen der Englischen Importhäuser auf Credit kaufen können. Anstatt der alten chinesischen gußeisernen Pfannen werden bessere aus Europa eingeführt. Mehrere große, mit allen Erforderníssen der Neuzeit ausgerüstete, durch Dampf betriebene Fabriken sind entstanden, auch im Feldbau ist reger Fort-

schritt bemerkbar. Aus Europa bezogene, verbesserte Pflüge, Karren und Ackergeräthe werden immer häufiger.

Ende 1866 waren auf der Insel Negros allein, außer zahlreichen Mestizen, 20 Europäer als Zuckerpflanzer angesiedelt, von denen mehrere mit Dampfmaschinen und Vacuumpfannen arbeiteten. Der Tagelohn betrug 2,5 bis 3 Doll. monatlich. Auf einigen Pflanzungen sind »Acsa·« (Antheil·) Contracte in Gebrauch: der Eigenthümer überläßt ein Stück Land sammt Zugvieh und Ackergeräth zur Bearbeitung an einen Eingeborenen, welcher das gewonnene Rohr in die Mühle zu liefern hat und einen Theil (gewöhnlich ein Drittel) für sich erhält. Der Boden wird nicht gedüngt; auf neuem Boden wird das Rohr oft 13 Fuß hoch.

Die Ausfuhr an Zucker betrug 1865 882,826 Picos, 1866 877,467, 1867 1,032,956, 1868 1,185,291, 1869 1,101,081, 1870 1,251,416 und 1871 1,399,434 Picos.

Cacao gedeiht auf den Inseln vortrefflich und steht hoch im Preise. Trotzdem ist es bisher nicht gelungen, den Cacaobaum im Großen einzubürgern. Das Haupthinderniß liegt wohl in den fast alljährlich wiederkehrenden gewaltigen Stürmen, welche zuweilen in einem Tage eine ganze Pflanzung der nicht tief wurzelnden Bäumchen zerstören.

Mit dem Kaffee geht es in den Philippinen beinahe ähnlich. Der Strauch gedeiht vorzüglich; seine Frucht ist von so ausgezeichnetem Geschmack, daß geringer Manila-Kaffee wie guter Java bezahlt wird; dennoch ist hier die Kaffeeproduction höchst unbedeutend und verdiente bis vor Kurzem kaum der Erwähnung. Die **Sociedad economica** bemühte sich, durch Ertheilung von Preisen zur Anlage größerer Kaffeepflanzungen zu ermuntern. Sobald indessen die Prämien gewonnen waren, ließ man die Pflanzungen wieder verwildern.

Was patriotische Bestrebungen vergeblich versucht, scheint jetzt die bedeutende Steigerung der Kaffeepreise bei gleichzeitiger Erleichterung des Verkehrs allmählich zu bewirken: 1856 betrug die Kaffeeausfuhr nicht über 7000 Picos, 1865 37,588 Picos, 1871 53,370 Picos. Diese Steigerung giebt aber noch nicht das Maaß für die Zunahme der Pflanzungen, da diese in den ersten Jahren nach der Anlage keinen Ertrag liefern. In Kurzem darf wohl mit Zuversicht eine höhere Ausfuhr erwartet werden. Aber selbst diese dürfte nicht als Maßstab für die Leistungsfähigkeit der Colonie gelten. Erst wenn Europäisches Kapital größere Pflanzungen an geeigneten Oertlichkeiten hervorruft, werden die Philippinen den gebührenden Rang unter den Kaffee erzeugenden Ländern einnehmen.

Für die Regierung ist der Taback das wichtigste aller Landesproducte; sie hat den Anbau der Pflanze, ihre Verarbeitung und den Debit zum Gegenstande eines umfassenden, rücksichtslos geübten Monopols gemacht und zieht daraus einen beträchtlichen Theil ihrer Einkünfte. Soviel sich auch gegen die Zweckmäßigkeit und Moralität mancher anderer Einnahmequellen des Colonialbudgets (Kopfsteuer, Spiel- und Opiumpacht, Handel mit Branntwein und Ablaßscheinen) einwenden läßt, keine ist so gehässig und verderblich wie das Tabacksmonopol.

In grellem Widerspruch mit der sonst gerühmten Milde der Spanischen Regierung in den Philippinen steht das Verfahren der Tabackregie: Sie nimmt den Bauern ohne jegliche Entschädigung die Aecker, welche sie zum Anbau nothwendiger Nahrungsmittel urbar gemacht hatten, zwingt sie durch harte Körperstrafen, auf dem confiscirten Eigenthum ein Product zu bauen, welches sehr viel Mühe verlangt und

unsichere Ernten giebt; sie classificirt die gewonnenen Blätter willkürlich ohne Appell und zahlt dafür im günstigsten Fall einen von ihr selbst festgestellten nominellen Preis. Jetzt bleibt Spanien den unglücklichen Bauern regelmäßig jenen kärglichen Lohn Jahre lang schuldig. Die Regierung prämiirt die Beamten, welche von der verarmten Bevölkerung der Tabacksdistricte höhere Erträge erpressen, und belohnt Denuncianten, welche ihr zum Tabackbau geeignete Felder nachweisen, indem sie die Spione an Stelle der Eigenthümer in den Besitz der denuncirten Ländereien setzt.

Der Taback wurde bald nach Ankunft der Spanier durch Missionaire in die Philippinen eingeführt. Der Boden, das Klima, der Anklang, welchen sein Genuß bei den Eingeborenen fand, wirkten zusammen, um ihm schnell große Verbreitung zu verschaffen. Nach dem Taback von Cuba (und einigen Türkischen Gewächsen) soll er der beste sein, und in der Colonie behaupten Sachverständige, daß er selbst jenen bald übertreffen würde, wenn die darauf begründeten Gewerbe frei wären. Daß Güte und Menge des Productes unter solchen Umständen beträchtlich zunehmen würden, wird wohl kein Unbefangener bezweifeln. Thatsache ist, daß schon jetzt der heimlich gebaute Taback, trotz aller vom verbotenen Betriebe unzertrennlichen Mängel, selbst von den Regiebeamten ihrem eigenen Fabrikat vorgezogen, von Vielen dem Habana gleichgeschätzt wird, und daß die Regie-Cigarren der Philippinen in ganz Ostasien die beliebtesten sind. Wenn es den Manila-Cigarren bisher nicht gelingen wollte, sich in Europa einzubürgern, so liegt die Schuld daran, daß sie unter dem Einfluß der Zwangsarbeit und der Insolvenz des Colonial-Fiscus immer schlechter werden, während das Product anderer Tabackländer in Folge der freien Concurrenz sich verbessert. Ein wenig leidet ihr Ruf wohl auch durch den sehr verbreiteten irrigen Glauben, daß sie Opium enthalten.

Ein Umstand, welcher in haushälterisch verwalteten Staaten zur Beseitigung des Monopols treiben würde, in Spanien aber vielleicht gerade umgekehrt wirkt, ist das zahlreiche Beamtenheer, das die Tabackregie erfordert. Der Unzahl von Stellenjägern gegenüber muß es den jeweiligen Ministern sehr willkommen sein, Gelegenheit zu haben, ihren Creaturen einträgliche Posten zu verschaffen, oder unbequeme Personen auf eine ehrenvolle, für das Mutterland kostenfreie Art zu den Antipoden senden zu können. Jedenfalls machen sie so reichen Gebrauch davon, daß zuweilen in Manila neue Aemter erfunden werden müssen, um die Ankömmlinge unterzubringen.

An Cigarren wurden im Jahre 1870 77,562,000, im Jahre 1871 76,792,000 Stück, an Blättertaback 1870 136,680 und 1871 53,548 Picos ausgeführt.

Reis, ein Hauptnahrungsmittel in den Philippinen, wird vielfach gebaut. In der Provinz Süd-Camarines beginnt die Aussaat im Juni oder Juli, je nach dem Eintritt der Regenzeit. Die Felder werden nie gedüngt und nur selten gepflügt; gewöhnlich läßt man durch einige Dutzend Büffel das Unkraut und die Stoppeln in den schon durchweichten Boden eintreten. Der Reis, welcher zuerst reift, wird für 10 Procent geschnitten, d. h. der Arbeiter empfängt für seine Mühe das zehnte Bündel vom Eigenthümer. Um diese Zeit ist der Reis sehr knapp, oft ist Noth vorhanden und Arbeitskraft billig. Je mehr Felder aber in Reife kommen, um so theurer wird der Schnitterlohn, er steigt auf 20, 30, 40, selbst 50 Procent, ja die Behörden halten es zuweilen für nöthig, die Leute durch Körper- und Gefängnißstrafe zum Ernten zu zwingen, damit nicht ein großer Theil auf dem Halm verfaule. Dennoch geht in sehr fruchtbaren Jahren immer ein Theil der Ernte

verloren. Man schneidet den Reis Halm für Halm mit einem eigenthümlich geformten Messer, oder in Ermangelung eines solchen, mit der scharfrandigen Klappe einer in den Gräben der Reisfelder lebenden Muschel; man braucht sich nur zu bücken, um sie aufzunehmen.

Auf vier Topones (35,7 Toponen = 1 Hektar) pflanzt man 1 Ganta (3 Liter) und erntet 100 Manojos (Bündel), welche je ½ Ganta Reis geben, also das funfzigste Korn. Außer Reis wird Camote (süße Kartoffel) gebaut, welche wie Unkraut wuchert; ja sie wird zuweilen sogar angepflanzt, um auf dem zum Kaffee-, Cacao- oder Abacabau bestimmten Boden das Unkraut zu vertilgen. Sie breitet sich zu einem dichten Teppich aus und ist — da die Ausläufer Wurzel schlagen und Knollen bilden — eine fast unversiegbare Vorrathskammer für den Besitzer, welcher das ganze Jahr hindurch seinen Bedarf dem Felde entnehmen kann.

Die Ausfuhr an Reis betrug im Jahre 1870 28,560 und 1871 36,807 Cabanes (1 Caban = 75 Liter).

Nach der Reisernte werden Büffel, Pferde und Rinder auf die Felder gelassen. Während des Reisbaus bleiben sie in den Gogonales, Rohrsteppen. Transport findet dann fast nicht statt, weil während der Regenzeit die Wege nicht benutzbar sind, und das Vieh nichts zu fressen fände. Der Indier füttert sein Vieh nicht; er läßt es verhungern, wenn es sich nicht selbst erhalten kann. In der Provinz Camarines kommt es während der nassen Jahreszeit bisweilen vor, daß ein Büffel, während er den Karren zieht, vor Hunger zusammenstürzt. Ein Büffel kostet dort 7—10 Dollars, ein Pferd 10—20, eine Kuh 6—8 Dollars.

Auf der Insel Samar und zwar auf der südlichen Hälfte des östlichen Küstensaumes, von Boróngan bis Guiuan, sind beträchtliche Cocospflanzungen vorhanden, welche in höchst unvollkommener Weise zur Oelgewinnung genutzt werden. Die Indier überlassen nämlich den aus der holzigen Schale der Nuß in groben Spänen herausgeraspelten Kern der Fäulniß. Zu Behältern dienen schadhaft gewordene, im Freien auf Pfählen stehende Kähne, aus deren Spalten das Oel in darunter gestellte Krüge abtropft. Das Verfahren liefert ein so schlechtes, dunkelbraunes, dickflüssiges, ranziges Product, daß in Manila der Krug nur 2½ Dollar gilt, während besser bereitetes 6 Dollar kostet. Seit einiger Zeit hat ein junger Spanier in Boróngan eine Fabrik errichtet, um nach einem besseren Verfahren Oel zu bereiten.

Als Ausfuhrartikel nennen wir noch Sapanholz, Indigo, Perlmutter, Schildpatt, Häute 2c.

Es liegt auf der Hand, daß die Producte der Inseln sich nur ausgiebig verwerthen lassen, wenn hinreichende Transportwege vorhanden sind. In dieser Beziehung sieht es aber auf den Philippinen sehr trübe aus. So berichtet 1861 der Englische Vice-Consul, daß in Yloilo der Pico Zucker um mehr als 2 Realen vertheuert wird (so viel als die Fracht von Yloilo nach Manila beträgt) durch den schlechten Zustand der Straße zwischen zwei Dörfern, welche nur 1 Legua auseinander liegen.

Die fruchtbarsten Gebiete der östlichen Provinzen auf Luzon, welche im Sommer ihre Erzeugnisse durch die nördlichen Häfen ausführen, bleiben im Winter oft Monate lang von allem Verkehr mit der Hauptstadt abgeschlossen, weil die nördliche Küste während des N. O. Monsuns fast unnahbar ist, und sonst kein Weg über den schmalen Landstreifen zur Südküste führt.

Wären die Inseln nicht, abgesehen vom Seetransport, so außerordentlich begünstigt durch unzählige Flüsse mit schiffbaren Mündungen, so würde ein noch viel größerer Theil ihrer Producte nicht zu verwerthen sein. Die Eingeborenen haben kein Verlangen nach Straßen, welche sie selbst durch Frohnarbeit bauen, und nachdem sie vollendet, durch Frohnarbeit erhalten müssen; auch die Localbehörden nicht, denn wo keine Straßen gebaut werden, sind die Frohnden um so leichter für Privatzwecke zu nützen. Ja die Regierung selbst begünstigte bis vor Kurzem solche Zustände, denn schlechte Straßen gehören zum Wesen der alten Spanischen Colonialpolitik, welche immer darauf bedacht war, die einzelnen Provinzen ihrer großen überseeischen Besitzungen zu isoliren, das Gefühl der nationalen Gemeinschaft nicht aufkommen zu lassen, um sie desto leichter vom fernen Mutterlande aus beherrschen zu können.

Obgleich die Philippinen Spanien gehören, so findet doch zwischen beiden Ländern fast kein Handel statt. Die Verbindung mit dem Mutterlande war früher der Art, daß die Ankunft eines Schiffes mit der Spanischen Post durch Tedeum und Glockenläuten für die Vollbringung einer so gewaltigen Reise gefeiert wurde. Bis Portugal an Spanien fiel, war den Philippinen der Weg um Afrika verschlossen. Wie es mit der Ueberlandreise stand, zeigt der Umstand, daß zwei Augustiner, welche 1603 dem Könige eine wichtige Botschaft bringen sollten und daher den kürzeren Weg über Goa, die Türkei und Italien gewählt hatten, Madrid erst nach drei Jahren erreichten.

Als die Spanier nach den Philippinen kamen, fanden sie die Eingeborenen mit Seiden- und Baumwollenstoffen bekleidet, welche von Chinesischen Schiffen im Austausche gegen Goldstaub, Sapanholz, Holothurien, eßbare Vogelnester und Häute eingeführt wurden. Auch mit Japan, Cambodia, Siam, den Molukken und dem Malayischen Archipel standen die Inseln im Verkehr.

Durch die größere Sicherheit, welche mit den Spaniern in's Land kam, mehr noch durch den von ihnen eröffneten Verkehr mit Amerika und mittelbar mit Europa nahm der Handel schnell zu und erstreckte sich über Vorder-Indien bis an den Persischen Meerbusen. Manila wurde zum Stapelplatz für die Erzeugnisse Ostasiens und befrachtete damit die Galeonen, welche von 1565 an nach Neu-Spanien (zuerst nach Navidad, von 1602 ab nach Acapulco) fuhren und als Rückfracht vorzüglich Silber brachten. Die Kaufleute in Neu-Spanien und Peru fanden diesen Handel gleichfalls so vortheilhaft, daß dadurch der Einfuhr aus dem Mutterlande großer Abbruch geschah. In Folge dessen wurde den Kaufleuten von Peru und Neu-Spanien verboten, Waaren aus China unmittelbar oder über Manila zu beziehen. Den Bewohnern der Philippinen allein blieb gestattet, Chinesische Waaren in Amerika einzuführen, aber nur bis zum Werthe von 250,000 Dollar jährlich, die Rückfracht ward auf 500,000 Dollar beschränkt.

Später wurde erstere Summe auf 300,000 Dollar mit entsprechender Rückfracht erhöht, den Spaniern aber untersagt, China zu besuchen, so daß sie die Ankunft der Junken abwarten mußten. 1720 endlich wurden Chinesische Stoffe in allen Spanischen Besitzungen beider Welttheile gänzlich verboten. Eine Verordnung von 1734 gestattete den Handel mit China auf's Neue und erhöhte das Werthmaximum der Fracht nach Acapulco auf 500,000 Dollar, die Rückfracht auf 1,000,000 Dollar Silber.

Nachdem endlich die auf Kosten der Staatskasse erhaltene Nao von Acapulco ihre Reisen eingestellt (die letzte Galeon verließ Manila 1811 und kehrte 1815 von

Acapulco zurück), wurde der Handel mit Amerika durch Kauffahrer betrieben, denen 1820 erlaubt ward, bis zu 750,000 Dollar jährlich aus den Philippinen auszuführen und außer Acapulco auch San Blas, Guayaquil und Callao anzulaufen.

Dieses Zugeständniß war aber nicht ausreichend, um den Philippinischen Handel für seine durch den Abfall Mexiko's von Spanien erlittenen Verluste zu entschädigen. Die Besitznahme Manila's durch die Engländer (1762) hatte die Bewohner mit Gewerbserzeugnissen bekannt gemacht, welche ihnen die Einfuhren von China und Indien nicht bieten konnten. Um der Nachfrage zu genügen, wurden Ende 1764 Spanische Kriegsschiffe mit Producten der Spanischen Industrie (Wein, Eßwaaren, Hüte, Tuche, Kurzwaaren und Luxusgegenstände) nach der Colonie gesandt.

Die an den bequemen Acapulcohandel gewöhnten Manilaer Kaufleute sträubten sich aber gewaltig gegen diese Neuerung, obgleich sie gute Geschäfte dabei machten, denn die Krone kaufte die Indischen und Chinesischen Waaren für die Rückfracht in Manila doppelt so theuer, als an den Ursprungsorten. 1784 traf das letzte jener Schiffe ein.

Europäischen Fahrzeugen war nach der Englischen Invasion streng verboten, Manila zu besuchen, da dieses aber die Indischen Waaren nicht entbehren mochte und sie nicht durch eigene Schiffe holen konnte, so wurden sie in Englischen und Französischen Schiffen eingeführt, welche einen Türkischen Namen und einen Indischen Scheincapitain erhielten.

1785 erlangte die Compañia de Filipinas das Handelsmonopol zwischen Spanien und der Colonie, durfte sich aber nicht in den directen Verkehr zwischen Acapulco und Manila mischen. Sie wollte große Massen von Colonialproducten, Seide, Indigo, Zimmet, Baumwolle, Pfeffer &c. für die Ausfuhr erzielen, da sie aber nicht über Zwangsarbeit verfügte, so mißlang die plötzliche, künstliche Steigerung des Landbaues vollkommen.

Durch ihr falsches System und die Unfähigkeit ihrer Beamten erlitt sie große Verluste (sie zahlte z. B. 13,5 Dollar für den Pico Pfeffer, welcher 3—4 Dollar in Sumatra galt).

1789 wurde fremden Schiffen gestattet, Waaren aus China und Indien einzuführen, aber keine Europäischen. 1809 erhielt ein Englisches Handelshaus Erlaubniß, sich in Manila niederzulassen. 1814, nach dem Friedensschluß mit Frankreich, ward es allen Fremden mit mehr oder weniger Beschränkungen gestattet.

1820 wurde auf 10 Jahre der directe Handel zwischen den Philippinen und Spanien freigegeben, ohne Beschränkung für die Producte der Colonie, vorausgesetzt, daß die Erzeugnisse Indiens und Chinas 50,000 Dollar bei jeder Expedition nicht übersteigen. Von 1834, wo das Privilegium der Philippinischen Compagnie erlosch, ist in Manila der freie Verkehr mit dem Auslande gestattet, doch zahlten fremde Schiffe doppelte Zölle. Neben Manila, welches als Centralpunkt zwischen Japan, China, Anam, den Englischen und Holländischen Häfen des Archipels und Australien für den Welthandel sehr günstig gelegen ist, sind folgende Zollhäfen für den direkten Verkehr mit dem Auslande neu eröffnet worden: Zamboanga an der Südwestspitze von Mindanao, Sual, einer der sichersten Häfen auf der Westküste Luzons, Yloilo auf Panay und Cebu auf der gleichnamigen Insel.

Der Gründung von Zamboanga (1831) lagen mehr politische als commercielle Rücksichten zu Grunde, man wollte den Seeräuberstaaten der Solosee einen leicht zugänglichen Platz zum Umsatz ihrer Produkte öffnen. Der Handel ist bis jetzt höchst unbedeutend.

Sual (1855 geöffnet) ist besonders für Reisausfuhr wichtig.

Cebu (1863 geöffnet) wird für den östlichen Theil der Bisayagruppe mehr und mehr zum Stapelplatz. Von Bojol erhält es Zucker und Taback, von Panay Reis, von Leyte und Mindanao Abaca, von Mindanao Kaffee, Wachs, Spanisches Rohr, Perlmutter. Es ist von Samar 26, von Leyte 7½, von Bojol 4, von Negros 18 M. entfernt.

Yloilo ist der wichtigste der neueröffneten Häfen, Centralpunkt der Bisayas, in einer der volkreichsten, betriebsamsten Provinzen. Der Hafen ist ausgezeichnet, völlig geschützt durch eine quer davor gelagerte Insel. Vor Eröffnung der neuen Häfen waren alle Provinzen gezwungen, ihre für die Ausfuhr bestimmten Producte nach Manila zu bringen, und ihre ausländischen Bedürfnisse von dort zu beziehen, wodurch erstere namentlich wegen der doppelten Schifffahrts-, Umlade-, Makler- und Lagerkosten sehr erheblich vertheuert wurden. Schon nach wenigen Jahren hat die Eröffnung der neuen Häfen auf die davon zunächst betroffenen Provinzen günstig eingewirkt.

Im Jahre 1869 sind die ungeschickten, mit endlosen, mißtrauischen Formen gehandhabten Zollgesetze, welche alle frachtsuchenden Schiffe von Manila verscheuchten, einem freisinnigen Gesetze gewichen, welches wohl schon früher erschienen wäre, wenn nicht die durch Schutzzölle verwöhnten Spanischen und colonialen Schiffsrheder sich hartnäckig gegen eine Neuerung gesträubt hätten, die ihre bisherigen Privilegien antastet und sie zu größerer Rührigkeit zwingt.

Dieses neue Zolldecret ist schon wieder durch eine andere Zollordnung am 1. Juli 1872 verdrängt worden. Wenn letztere auch wiederum Differenzialzölle einführt und die wichtigsten Erzeugnisse der Colonie mit Ausfuhrabgaben beschwert, so ist dieselbe doch immerhin ein bedeutender Fortschritt gegen die alten Zollgesetze. Ihre Hauptzüge sind: vereinfachte Nomenclatur; statt 766 zählt der Tarif nur noch 122 zollpflichtige Artikel auf. Erhebung des Zolles vom Gewicht statt vom Taxwerth der Waaren. Zollfreiheit Spanischer Waaren in Spanischen Schiffen. 25 pCt. Zollrabatt für fremde Waaren in Spanischen Schiffen. Die wichtigsten Ausfuhrzölle sind: Zucker 14 Cents, Abaca 20 Cents, Indigo 100 Cents, flüssiger desgl. 10 Cents, Reis 5 Cents, Kaffee 30 Cents, Farbehölzer 4 Cents per 100 Kilogr. (Durchschnittlich etwa 2 pCt. vom Werth.)

Die Postverbindung Manilas mit Europa, welche bisher über Hongkong unterhalten wurde, wird jetzt durch directe Dampfschifffahrten zwischen Singapore und Manila hergestellt. Alle 14 Tage trägt ein Schiff die Post von Manila nach Singapore und bringt die Europäische zurück. Dieses ist jetzt auch die meist benutzte Passagierlinie. Die Ueberfahrt soll in 6 Tagen gemacht werden, doch sind die Schiffe oft nicht seetüchtig. Die Regierung zahlt der Gesellschaft 5000 Dollar für jede Reise, übt aber kein Aufsichtsrecht. Außerdem gehen noch von Zeit zu Zeit Handelsdampfschiffe zwischen verschiedenen Häfen Chinas (Amoy, Hongkong &c.) und Manila. Ferner existirt jetzt directe Dampfschifffahrt zwischen Spanien und Manila, welche von einer Englischen Gesellschaft unterhalten wird. Diese Linie wird jetzt meist zu Aus- und Heimreisen von den Spanischen Beamten benutzt. Die Passagierbeförderung mit Spanischen Kriegsschiffen hat dagegen ganz aufgehört.

Früher versah die Peninsular- und Oriental-Company den Postdienst regelmäßig im Anschluß an die große Ueberlandpost. Die Differenzialzölle veranlaßten aber die Gesellschaft, den Dienst trotz des Zuschusses der Colonial-Regierung aufzu-

geben. Aus demselben Grunde weigerten sich die Messageries impériales, den Dienst zu übernehmen. Die Regierung übertrug ihn damals ihren eigenen Dampfern, welche denselben aber auf eine Weise versahen, daß die Kaufleute vorzogen, sogar ihre Briefe mit Segelschiffen zu versenden. Packete, ja selbst Muster, wurden gar nicht befördert, häufig auch keine Passagiere. Zu jener Zeit kam es auch vor, daß ein Capitain, welcher mehrere Tage in Hongkong auf eine verspätete Ueberlandpost gewartet hatte, in dem Augenblicke, wo sie eintraf, als stolzer Castilier nach Hause dampfte, ohne die Briefe und den übrigen geschäftlichen Plunder mitzunehmen.

Versuchen wir zum Schluß, uns über die künftigen Geschicke der Philippinen ein Urtheil zu bilden, so dürfen wir nicht einseitig ihr Verhältniß zu Spanien in's Auge fassen, sondern müssen auch die Riesenreiche zu beiden Seiten des Riesenmeeres in Berücksichtigung ziehen, welche zum ersten Male in der Weltgeschichte in unmittelbaren Verkehr treten. Rußland, für sich allein größer als zwei Welttheile zusammen genommen, China, das ein Drittel aller Menschen in seinen engen Grenzen einschließt, Amerika mit Culturboden genug, um fast die dreifache Gesammtbevölkerung der Erde zu ernähren.

Rußlands künftige Rolle im stillen Ocean entzieht sich zur Zeit jeder Schätzung. Der Verkehr der beiden anderen Mächte wird voraussichtlich um so folgenschwerer sein, als der Ausgleich zwischen unermeßlichem Bedürfniß an menschlichen Arbeitskräften einerseits und entsprechend großem Ueberfluß daran auf der anderen Seite ihm zur Aufgabe fallen wird.

Die Welt der Alten war der Rand des Mittelmeeres, unserem Welthandel genügten der Atlantische und Indische Ocean. Erst wenn das stille Meer vom lebhaften Verkehr seiner Gestade wiederhallt, wird von Welthandel und Weltgeschichte im wahren Sinne die Rede sein können. Der Anfang dazu ist gemacht. Vor nicht langer Zeit war der große Ocean eine Wasserwüste, welchen die einzige Nao alljährlich einmal in beiden Richtungen durchzog. Von 1603 bis 1769 hatte kaum ein Schiff Californien besucht, jenes Wunderland, welches vor 25 Jahren mit Ausnahme weniger Stellen des Küstensaumes eine unbekannte Einöde war; heute ist es mit blühenden Städten bedeckt, von Eisenbahnen durchschnitten. Seine Hauptstadt bildet schon jetzt einen Centralpunkt des Welthandels und scheint bestimmt, bei Erschließung des großen Oceans eine der Hauptrollen zu übernehmen.

In dem Maße aber, als die Schifffahrt der Amerikanischen Westküste den Einfluß des Amerikanischen Elements über die Südsee ausbreitet, wird der bestrickende Zauber, welchen die große Republik auf die Spanischen Colonien übt, nicht verfehlen, sich auch in den Philippinen geltend zu machen. Die Amerikaner scheinen berufen, die von den Spaniern gelegten Keime zur vollen Entfaltung zu bringen. Als Conquistadoren der Neuzeit, Vertreter des freien Bürgerthums im Gegensatz zum Ritterthum folgen sie mit der Axt und dem Pfluge des Pioniers, wo jene mit Kreuz und Schwert vorangegangen.

II. Kleine Mittheilungen.

Unbefugte Mittheilungen an die Presse. Das **Postal Official Circular**, das Amtsblatt der Großbritannischen Postverwaltung, veröffentlicht in

der Nummer vom 23. Juni 1873 das nachstehende, von der höchsten Englischen Regierungsbehörde erlassene Verbot gegen die unbefugte Mittheilung amtlicher Angelegenheiten an die öffentliche Presse:

Schatzamt, den 3. Juni 1873.

Mein Herr!

Ich bin durch die Lords Ihrer Majestät Schatzamt beauftragt worden, zu Ihrer Kenntniß zu bringen, daß die Aufmerksamkeit derselben auf gewisse, neuerdings vorgekommene Fälle gelenkt worden ist, in welchen Nachrichten, die aus amtlichen Quellen entlehnt waren, ohne die Autorisation der Behörde, an die öffentliche Presse mitgetheilt worden sind, und zwar offenbar durch Beamte der Civilverwaltung.

Die Lords hegen das volle Vertrauen, daß sich zu dieser unstatthaften Form der Verbreitung amtlichen Materials die große Menge der Civilbeamten nicht hergeben wird. Wie gering indeß auch die Zahl der schuldigen Beamten sein möge, ihre Handlungsweise verursacht in ausgedehntem Grade Unheil, indem sie Argwohn säet und dem Ansehen der Verwaltung schadet.

Die Lords sind daher der Meinung, daß derartige Fälle eines Bruches des amtlichen Vertrauens Vergehungen der schwersten Art sind, die ein Staatsbeamter begehen kann, und sie werden keinen Anstand nehmen, in jedem Falle, in welchem sie selbst die Befugniß zur Dienstentlassung besitzen, ein solches Vergehen mit dieser äußersten Strafe zu belegen.

Die Lords theilen den Chefs der Departements ihre Auffassung über diesen Gegenstand in dem vollen Vertrauen mit, daß dieselbe mit der gemeinsamen Ueberzeugung der Beamten selbst übereinstimmt, und daß die Letzteren einer Verfahrungsweise, die ihrem Rufe und Ansehen nachtheilig ist, selbst Einhalt thun werden, sobald ihre Aufmerksamkeit auf das Vorhandensein von Fällen dieser Art hingelenkt worden ist. Ich bin rc.

R. R. W. Lingen.

An den General-Postmeister.

Zur Literatur des Telegraphen-Wesens. In ähnlicher Weise wie dem Post-Amtsblatt in dem Post-Archiv seit dem Januar d. J. eine regelmäßige wissenschaftliche Beilage gegeben worden ist, hat auch die Deutsche Reichs-Telegraphen-Verwaltung mit der Herausgabe einer Beilage zu ihrem Amtsblatt begonnen, von welcher im September die erste Nummer erschienen ist. Dieselbe enthält zwei größere Aufsätze: »das Telegraphen-Wesen in Columbien«, nach einem Bericht des Kaiserlich Deutschen Ministerresidenten zu Bogotá, und »der Australische Overland-Telegraph«. Der letztere ist der Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde entlehnt. Die reiche Thätigkeit, welche die Erde mit einem Netze von telegraphischen Drähten überzieht und weder vor den Tiefen des Meeres, noch vor den Wüsteneien zurückzuschrecken braucht, die steten Fortschritte, welche man fortwährend in der Vervollkommnung des telegraphischen Verkehrs macht, werden ohne Zweifel dem Blatte dauernd reichen und interessanten Stoff liefern.

Die Postaspiranten in der Schweiz. Der Schweizerische Bundesrath hat unter dem 27. Juni d. J. eine Verordnung über die Bildung und Verwendung der Postaspiranten erlassen, der wir einige der wesentlichsten Bestimmungen entlehnen. Die Postverwaltung nimmt jährlich eine vom Postdepartement zu bestim-

mende Anzahl von Lehrlingen an. Für die Bewerbungen um die vacanten Stellen wird ein Termin bekannt gemacht. Die Aspiranten sollen nicht unter 16 und nicht über 30 Jahre alt sein. Der Zutritt zu diesen Stellen steht Frauenspersonen ganz in gleicher Weise offen, wie dem männlichen Geschlecht, insoweit für geeignete postdienstliche Verwendung derselben Gelegenheit geboten ist. Die Kreis-Postdirectionen erkundigen sich über Charakter und Intelligenz der Bewerber, weisen die Untauglichen zurück und berufen die übrigen zu einem Antrittsexamen ein, bei welchem sich die Candidaten über einen gewissen Grad allgemeiner Bildung, gute Handschrift, Fertigkeit im Rechnen, Kenntniß der politischen Geographie und wenigstens zweier Nationalsprachen ausweisen müssen. Ueber das Ergebniß der Prüfung erstattet die Commission Bericht und Antrag an das Postdepartement, welches die Wahl der Lehrlinge trifft. Diese werden den einzelnen Postbüreaus behufs ihrer postalischen Ausbildung zugetheilt. Die Dauer der Lehrzeit beträgt 18 Monate. Nach Ablauf der ersten drei Monate erstattet der Büreauvorstand der Kreis-Postdirection Bericht über die Fähigkeiten, Leistungen und das Betragen des Lehrlings. Die Kreis-Postdirection macht, gestützt auf diese Berichte und ihre eigenen Wahrnehmungen, dem Departement Vorschläge, welchen Lehrlingen die Vollendung der Lehrzeit zu gestatten, und welche zu entlassen seien. Nach Beendigung der Lehrzeit findet eine einheitliche Patentprüfung statt, zu welcher allen absolvirten Aspiranten der Zutritt offen steht. Die tauglich befundenen Aspiranten erhalten ein Patent, welches sie zur definitiven Anstellung berechtigt. — Der Aspirant hat eine Caution von 1000 Francs zu stellen, er erhält eine Entschädigung von 1 Francs 50 Cent. pro Tag für die ersten drei Monate, von 2 Francs für die folgenden neun Monate und 3 Francs für den Rest der Lehrzeit. Die Aspiranten, welche die Prüfung bestanden und ein Patent 1. oder 2. Klasse erhalten haben, erhalten während eines Jahres oder bis zur definitiven Anstellung ein Tagegeld von 3 Frcs. bis 3 Frcs. 50 Cent. nebst Provisionsantheil oder 3 Frcs. 50 Cent. bis 4 Frcs. für den Fall der Aufhebung der Provisionen und werden als provisorische Gehülfen verwendet. Die Bestehung einer Lehrzeit giebt keinen unbedingten Anspruch auf nachherige Anstellung im Postdienst, doch soll die Postverwaltung auf die Aspiranten, welche ihre Lehrzeit vollendet und die Prüfung bestanden haben, besondere Rücksicht nehmen.

Die Einweihung eines neuen Stapelplatzes für den Welthandel im Hafen von Vlissingen. Am 9. September hat sich bei den Holländern, still und geräuschlos, kaum bemerkt von den Augen der großen Welt, ein Ereigniß vollzogen, welches für die Entwickelung des internationalen Weltverkehrs von außerordentlicher Bedeutung zu werden verspricht: die Einweihung des neuen großen Handelshafens und der damit verbundenen colossalen Marine-Etablissements zu Vlissingen auf der kleinen Insel Walchern. Bis dahin war Vlissingen ein untergeordneter fester Platz, der einen nur wenig bedeutenden Kriegshafen besaß; aber schon Napoleon I. hatte die außerordentliche Gunst der Lage dieser Stadt erkannt und sein besonderes Augenmerk darauf gerichtet; der jähe Sturz verhinderte den genialen Despoten an der Ausführung seiner umfassenden maritimen Projecte. Durch das in Holland in den letzten zwei Decennien zur Vollendung gebrachte große Eisenbahnsystem, durch die mehrfache directe Schienenverbindung mit Deutschland und durch die Herstellung einer Eisenbahn von der Insel Walchern bis auf das Holländische Festland mußte die maritime Bedeutung Vlissingens noch un-

gleich erhöht werden, so daß es nicht wundern darf, daß die Regierung nun an die endliche Verwirklichung der jetzt vollendeten großen Aufgabe ging. Vor etwa sieben Jahren wurde die Arbeit begonnen, und nach allem, was man vernimmt, ist in diesen wenigen Jahren wahrhaft Erstaunliches, allerdings mit riesigem Kostenaufwande, geleistet worden. Die Anlagen in Vlissingen sind, wie Augenzeugen berichten, in der That gigantisch und so eingerichtet, um auch den umfassendsten Ansprüchen an einen Stapelplatz des großen Seeverkehrs und des Welthandels zu genügen. Ein Blick auf die Karte genügt, um zu zeigen, daß hier zunächst Antwerpen ein ernstlicher und, wie es scheint, in hohem Grade gefährlicher Nebenbuhler entstanden ist, um so gefährlicher, als es letzterer Stadt bis jetzt noch an jeder directen Schienenverbindung mit Deutschland fehlt. Die Welthandelsstadt wird alle Kraft und ihre ganze commercielle Intelligenz zusammenfassen müssen, um der so in unmittelbarer Nähe erstandenen Concurrenz sich gewachsen zu zeigen; für den Großhandel unseres Vaterlandes wird diese Concurrenz und der eröffnete zwiefache Weg auf alle Fälle von unbestreitbar großer commercieller Bedeutung sein. (Köln. Zeit.)

Der Great Eastern und die transatlantische Kabelverbindung. Wie wir einer Notiz des Berner »Journal télégraphique« entnehmen, hat der Great Eastern nach der glücklich bewerkstelligten Legung des neuen transatlantischen Kabels zwischen Valentia und Hearts-Content (Postarchiv S. 407) den Versuch unternommen, das Kabel von 1865, welches am 11. März d. J. in einer Tiefe von 1800 bis 2000 Faden zerrissen war, zu heben und auszubessern. Vor Kurzem ist das Schiff jedoch nach England zurückgekehrt, ohne dieses Vorhaben ausgeführt zu haben, da die Arbeiten beinahe fortwährend durch stürmische Witterung verhindert worden waren. Die Aufsuchung des Kabels hatte am 5. August an der Küste von Neufundland begonnen, und schon am 11. desselben Monats förderten die Krahnenhaken dasselbe zu Tage; man überzeugte sich jedoch, daß der Defect viel weiter ostwärts zu suchen sei. Der gehobene Theil war, mit Ausnahme einiger durch die Krahnenhaken verursachten Beschädigungen, vollkommen in gutem Zustande, nach erfolgter Reparatur jener kleineren Schäden wurde daher das Kabel wieder versenkt, und der Great Eastern nahm seinen Cours ostwärts nach derjenigen Stelle hin, an welcher nach der nunmehrigen Annahme der Sachverständigen der Bruch zu suchen war. Vom 15. August bis zum 9. September wurden fortwährend Versuche gemacht, das Kabel an der auf den Karten bezeichneten Stelle aufzufinden; die See war jedoch dermaßen stürmisch, daß während dieses langen Zeitraums die Krahnenhaken nicht länger als im Ganzen 114 Stunden 10 Minuten arbeiten, die Sondirungen aber nur während 4 Stunden 55 Minuten vorgenommen werden konnten. Nach diesen wiederholten Versuchen trat der Commandant des Great Eastern, Capitain Halpin, von der Fruchtlosigkeit weiterer Experimente während der stürmischen Witterung überzeugt, die Rückfahrt nach England an und brachte sein Schiff am 17. September auf der Rhede von Sheerneß in der Themse vor Anker. Obwohl die Versuche demnach nicht von dem gewünschten Erfolge gekrönt worden sind, so haben dieselben doch sehr lehrreiche Resultate für die Kenntniß des Kabelwesens geliefert. Anstatt des Kabels von 1865 brachte der Great Eastern bei seinen letzten Versuchen aus einer Tiefe von 1,800 Faden ein 100 Faden langes Stück des Kabels von 1858 an Bord, welches man bis dahin allgemein für viel weiter nach Süden zu versenkt hielt. Die Untersuchung dieses Stückes zeigte, daß die äußere Umhüllung beschädigt und an einzelnen Stellen

der Leitungsdraht vollständig von der Kautschuckhülle entblößt war. Man entdeckte hierbei bestimmte Spuren von Insecten, ähnlich wie solche in altem Holze gefunden werden, ein evidenter Beweis, daß auch in diesen bedeutenden Tiefen noch nicht alles animalische Leben aufgehört hat. An denjenigen Stellen, welche noch nicht der schützenden Hülle beraubt waren, erwiesen sich die electrischen Eigenschaften des Drahtes noch ebenso kräftig, als sie im Augenblick der ursprünglichen Versenkung des Kabels gewesen waren. Zum Zweck weiterer eingehender Untersuchungen hat Capitain Halpin das aufgefischte Kabelstück mit nach England gebracht.

Eisenbahnen in Neu-Süd-Wales. Ein Artikel der Zeitung des Vereins der Deutschen Eisenbahnverwaltungen giebt eine interessante Uebersicht des Eisenbahnnetzes einer Australischen Colonie. Dasselbe umfaßt 405½ Englische Meilen fertiger Linien. Die älteste der Bahnen ist die im September 1855 eröffnete, von Sydney nach Paramana, deren Bau, obgleich auf ebenem Terrain geführt, die enorme Summe von 44,000 £ für die Englische Meile gekostet hat. Die Gesammtsumme der Baukosten der Eisenbahnen dieser Colonie beläuft sich auf 5,877,386 £, was für die Englische Meile 14,494 £ oder 97,600 Thaler beträgt. Sehr bedeutende Summen wurden durch die Viaducte über Flüsse, welche großen Anschwellungen in der Regenzeit unterworfen sind, verschlungen. Diese Flüsse, wie der Nepean und Hunter, steigen bei heftigem Regen 40 bis 60 Fuß über das gewöhnliche Niveau, und die dadurch hervorgerufene Strömung reißt mit furchtbarer Gewalt alles mit sich fort in die See. So stieg z. B. der Hunter R. in den Jahren 1820, 1857, 1864, 1867 und 1870 bei Dalwood (ungefähr 75 miles nach dem Laufe des Flusses und 35 miles per Eisenbahn von Newcastle entfernt) um resp. 62½, 54, 46, 53 und 42 Fuß, und bei West-Maitland (55 miles nach der Flußlänge und 20 miles nach der Eisenbahn von Newcastle gelegen) um resp. 37, 29, 27, 29½ und 28¼ Fuß. Solche Fluthen erfordern Bauwerke von außerordentlicher Stärke und Festigkeit. Die beiden Viaducte über den Nepean haben mehr als 200,000 £ gekostet.

Die Colonie Neu-Süd-Wales hat zwar, mit Einschluß der Berge, Seen und Flüsse, eine Oberfläche von 323,437 □ miles oder 837,721 □ Kilometern, zählt aber erst eine Bevölkerung von 535,000 Seelen. Es ist daher nicht anders zu erwarten, als daß, bei einer so dünnen Population, die Einnahmen der Eisenbahnen, nach Abzug der sich auf ungefähr 130 £ pro mile belaufenden Betriebskosten, bei Weitem nicht hinreichen, das Baukapital ꝛc. zu verzinsen. Die im Jahre 1869 fertigen Bahnen lieferten einen Ertrag von 266,000 £ und nahm davon der Betrieb gegen 182,000 £ in Anspruch, so daß eine Bilanz von 84,000 £ übrig blieb. Da nun aber die jährlichen Interessen auf das Anlagecapital 300,000 £ erheischten, so mußte ein Zuschuß von 216,000 £ aus der Colonialkasse entnommen werden.

Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Kapsler.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Deutsches Postarchiv.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 18. Berlin, November. **1873.**

I. Actenstücke und Aufsätze.

60. Die Deutsche Marine auf der Wiener Weltausstellung.

(Von Herrn Postinspector Danziger in Potsdam.)

Die Schiffahrt und der Seehandel Deutschlands, welche im 13. und 14. Jahrhundert während der Blüthezeit des Hansabundes den hervorragendsten Platz einnahmen, dann aber mit dem Verfall dieses Bundes gegen den Seeverkehr anderer Länder, wie der Niederlande und Großbritanniens, zurücktreten mußten und nur in den drei freien Hansestädten Bremen, Hamburg und Lübeck einige Bedeutung bewahrten, haben seit Begründung des Zollvereins, insbesondere aber nachdem Fultons großartige Erfindung der Benutzung der Dampfkraft für die Schiffahrt zu Anfang der fünfziger Jahre allgemein zur practischen Anwendung gekommen war, einen so bedeutenden Aufschwung genommen, daß Deutschlands Handelsflotte, wenn sie auch in Bezug auf die Zahl der Schiffe (Ende 1872 — 5082 Schiffe) gegen die Flotten Englands, Frankreichs, Italiens und der Vereinigten Staaten von Nordamerika zurücksteht, doch hinsichtlich der Gesammt-Tragfähigkeit der Schiffe (Ende 1872 — 1,308,990 Tonnen à 2000 Pfd.) bereits die dritte Stelle unter den Seefahrt treibenden Nationen einnimmt und nur England, sowie den Vereinigten Staaten von Nordamerika darin nachsteht.

Unter dem Schutze eines geeinigten, starken Vaterlandes und einer emporblühenden Kriegsmarine ist dieser Aufschwung in weiterer erfreulicher Zunahme begriffen.

Die vielfachen Beziehungen, welche durch Handel und Auswanderung zwischen Deutschland und überseeischen Ländern, namentlich den Vereinigten Staaten von Nordamerika, angeknüpft sind, lassen auch dem Bewohner des Binnenlandes, welcher den Seeverkehr aus persönlicher Anschauung nicht kennt, einen näheren Einblick in die, den transatlantischen Verkehr vermittelnden Einrichtungen interessant erscheinen. Es war daher ein durchaus berechtigter Gedanke, auf der Wiener Weltausstellung durch Ausstellung von Schiffsmodellen, Schiffsgeräthschaften, Modellen von Hafenanlagen, Docks u. s. w. eine würdige Vertretung der Deutschen Marine zu schaffen. Kann sich auch die vorzugsweise in dem südlichen Seitenschiffe der Maschinenhalle auf dem Weltausstellungsplatze untergebrachte Deutsche Marine-Ausstellung mit der großartigen Ausstellung der Oesterreichischen Handelsmarine und des maritimen Etablissements, welche einen besonderen Pavillon im südöstlichen Theile des Ausstellungsplatzes ausfüllt, nicht messen, so ist dieselbe doch immerhin so bedeutend, um die Aufmerksamkeit der Deutschen Landsleute, wie der Kenner zu fesseln.

Es liegt in der Natur der Verhältnisse, daß in der Deutschen Marineausstellung die beiden Emporien des Deutschen Seeverkehrs, Bremen und Hamburg, bei Weitem das Uebergewicht haben. Hier nehmen wiederum die großen überseeischen Transport-Gesellschaften, der »Norddeutsche Lloyd« und die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft, die hervorragendste Stelle ein. Da die beiden genannten Gesellschaften den weitaus größten Theil des Post- und Personen- (Auswanderungs-) Verkehrs zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten von Amerika — dessen Deutsche Bevölkerung sich gegenwärtig auf 5 Millionen Seelen veranschlagen läßt — vermitteln und wegen ihrer von anderen gleichartigen Instituten kaum erreichten Leistungen sich eines Weltrufs erfreuen, so mögen hier einige kurze Notizen über diese Unternehmungen angebracht sein.*)

Die ältere der beiden Gesellschaften, die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actiengesellschaft, besteht seit 26 Jahren. Ihre Hauptlinie ist diejenige zwischen Hamburg und Newyork mit wöchentlich einmaliger Abfahrt via Hâvre (aus Hamburg jeden Mittwoch); außerdem findet in der Zeit von April bis Mitte Juni und von September bis Ende October eine zweite Expedition (Sonnabends) statt. Sodann unterhält die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actiengesellschaft noch eine monatlich einmalige Verbindung mit Havanna und New-Orleans (über Hâvre und Santander) während der dortigen Geschäftssaison, d. i. von September bis einschl. März, und seit 1871 eine weitere monatliche Verbindung nach Westindien (via Grimsby und Hâvre), St. Thomas, La Guayra, Puerto Cabello, Curaçao und Colon mit Zwischenfahrten von Colon nach Savanilla und zurück, im Anschluß an die Dampferlinien auf dem Stillen Ocean. Seit dem Jahre 1856 werden die Dampfer der Gesellschaft zur Beförderung von Posten nach Amerika und seit 12 Jahren auch von Posten aus Amerika benutzt. Die Zahl der mit den Dampfschiffen der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actiengesellschaft gereisten Passagiere hat im Jahre 1872 ca. 57,500 betragen; die im gleichen Zeitraum beförderten Waaren nahmen ein Volumen von zusammen ca. 162,700 Kubikmeter ein. Zu diesen Leistungen unterhält die Gesellschaft, einschließlich der neuerdings in Dienst gestellten bz. im

---

*) Wir bitten, in dieser Hinsicht auch die bereits früher gebrachten ausführlichen Mittheilungen im nichtamtlichen Theil des Postamtsblatts von 1872 S. 494 ff. und im Postarchiv S. 166 ff. zu vergleichen. Die Redaction.

Bau begriffenen Fahrzeuge, 20 Dampfer. Außerdem gehören der Gesellschaft noch 2 Kohlendampfer (zwischen Hamburg und England coursirend), 3 große und 2 kleine Flußdampfer, sowie 15 Leichterschiffe (zum Laden und Löschen der Dampfer).

Die Actiengesellschaft »Norddeutscher Lloyd« in Bremen ist im Jahre 1857 gegründet. Nach Ueberwindung der ersten schweren Jahre ihres Bestehens hat sie sich durch die unermüdliche Thätigkeit ihrer tüchtigen Leiter zum bedeutendsten Handelsmarine-Institut des Continents emporgeschwungen. Die wichtigsten überseeischen Verbindungen unterhält der Norddeutsche Lloyd auf der Newyorker Linie, auf welcher im Jahre 1867 eine achttägige Abfahrtszeit der Schiffe eintrat (jeden Sonnabend aus Bremerhaven). Außerdem finden auf dieser Linie in Folge gesteigerten Verkehrs gegenwärtig noch Extrafahrten, im Ganzen monatlich 7—10 Expeditionen, statt. Sowohl auf der Hin- als auf der Rückreise laufen die Dampfer Southampton an. Ferner wurden eingerichtet im Jahre 1868 die Baltimore-Linie (gegenwärtig eine wöchentlich einmalige Abfahrt), 1869 die New-Orleans-Linie (via Hâvre und Havanna) mit vierzehntägiger Expedition während der Dauer der Geschäftssaison und 1871 die Westindische Linie (via Southampton und St. Thomas nach Colon) mit ein- bis zweimaliger Expedition monatlich, im Anschluß an die Seeverbindungen nach Häfen an der Westküste von Amerika, in Japan und China, sowie von diesen Häfen nach Europa. Auf Europäischen Linien unterhält der Norddeutsche Lloyd Verbindungen mit Großbritannien (London, Hull, Leith), mit den Niederlanden (Rotterdam), Belgien (Antwerpen), nach Norderney, Helgoland u. s. w. Mit der Postverwaltung des früheren Norddeutschen Bundes wurde im Jahre 1868 ein Vertrag wegen Beförderung der Post nach Amerika abgeschlossen. Jetzt sind sämmtliche Dampfschiffe der vorbezeichneten Linien Postdampfer und befördern Kaiserlich Deutsche, sowie Amerikanisch-Englische Posten. An Passagieren hat der Bremer Lloyd im Jahre 1872 befördert:

auf der Newyorker Linie	56,960	Personen,
» » Baltimore »	13,287	»
» » New-Orleans »	3,647	»
» » Westindischen » (centroamerikanischen)	1,380	»
in Sa. ..	75,274	Personen.

Die Flotte des Norddeutschen Lloyd besteht gegenwärtig aus

32 Seedampfern,
14 Flußdampfern und
42 Leichterfahrzeugen
in Sa. .. 88 Fahrzeugen.

Im Bau begriffen und contrahirt sind noch 11 Seedampfer.

Kehren wir nach dieser Abschweifung zu den ausgestellten Gegenständen zurück.

Vor Allem fesseln die Aufmerksamkeit der Besucher die ausgestellten Modelle von transatlantischen Dampfern, welche bei genauer Wiedergabe aller Einzelheiten im verjüngten Maßstabe einen vollkommenen Einblick sowohl in die äußere Erscheinung, als auch in die innere Einrichtung eines großen Dampfers gewähren.

Die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actiengesellschaft hat zwei Modelle des im Jahre 1872 in Dienst gestellten Dampfers »Frisia« und zwar ein vollständiges Modell des Schiffes im Trockendock und ein weiteres im Längendurchschnitt,

beide im Maßstabe von 1 : 32, ausgestellt. Von dem Norddeutschen Lloyd sind Modelle des Dampfers »Rhein« auf Trockendock, im Verhältniß von 1 : 48, und des durch die Excursion des Deutschen Reichstages im Sommer d. J. allgemein bekannt gewordenen Dampfers »Mosel« im Längendurchschnitt zur Ausstellung gebracht.

Die erwähnten Dampfer gehören, wie sämmtliche übrigen transatlantischen Dampfschiffe der mehrgenannten beiden Gesellschaften, der Klasse der eisernen Schraubendampfer an und sind bei der berühmten Firma Caird und Comp. in Greenock bei Glasgow erbaut, da in Deutschland Etablissements zur Erbauung so großer eiserner Dampfer bisher noch nicht bestanden haben.

Die Anwendung der Schraube*), welche bei den Seedampfern die Räder fast ganz verdrängt hat, gestattet eine Bemastung rc. wie bei Segelschiffen, was bei günstigem Winde wegen Vermehrung der Schnelligkeit bz. der Ersparniß an Kohlen durch Benutzung der Segel von nicht zu unterschätzendem Vortheil ist. Im Nothfalle kann, wie neuerlichst durch die Seereise des Baltischen Lloyddampfers »Arndt« in einleuchtendster Weise klargestellt worden ist, ein solches Dampfschiff mit den Segeln allein, wenn auch langsam, fortkommen. Gewöhnlich haben die transatlantischen Dampfer die Brigg-Takelung (2 Vollmasten mit Raaen und Quersegeln), doch kommen auch Dampfer mit Bark-Takelung (2 Vollmasten und 1 Mast ohne Raaen mit Gaffelsegeln) vor. Um für den Fall einer theilweisen Beschädigung des Schiffes durch Zusammenstöße rc. das vollständige Sinken möglichst zu verhindern, werden die Dampfschiffe in verschiedenen (7) wasserdichten Abtheilungen gebaut, von denen mehrere mit Wasser gefüllt sein können, ohne daß der Dampfer ganz sinkt. Die Länge der transatlantischen Dampfer der gedachten Gesellschaften beträgt 340—370 Fuß Englisch, die Breite über Deck 40—42, und die Tiefe vom Deck bis zum Kiel 31 bis 34 Fuß; die Tragfähigkeit beläuft sich auf 3200—4400 Tonnen. Von den Ankern mit beweglichen Armen, im Gewichte von 50—60 Ctrn., besitzt jedes Schiff mehrere. Ueber Bord hervorragend sieht man an eisernen Stangen (sogenannten Davids) die Rettungsböte, gewöhnlich 8 an der Zahl. Quer über dem Deck des Schiffes in der Mitte befindet sich die Commandobrücke mit Compaß, von wo aus ein Schiffsoffizier den Dampfer führt. Die Befehle für die Steuerleute und Maschinisten werden durch eine neben dem Compaß befindliche Drehscheibe ertheilt, welche mit dem Steuerhaus am Hinterdeck, sowie mit dem Maschinenraum in telegraphischer Verbindung steht. Zur Verständigung mit anderen Schiffen und semaphorischen Stationen dienen Signalflaggen**). Um Zusammenstöße mit anderen Schiffen während der Dunkelheit zu verhüten, führen die Dampfer am Topp des Fockmastes ein weißes, am Steuerbord (rechts) ein grünes, und am Backbord (links) ein rothes Licht.

Die Modelle im Längendurchschnitt gestatten einen sehr interessanten Einblick in die innere Einrichtung eines großen Post- und Passagier-Dampfers. Vom Bugspriet (vorn) beginnend erblickt man zunächst die einfachen Räume für die Matrosen und Feuerleute, sowie für das untere Dienstpersonal, alsdann die bequemer eingerichteten Zimmer der Schiffsoffiziere und Beamten, Wirthschaftsräume rc. Im

*) Anmerk. Eine für einen neuen Dampfer der H. A. P. A. G. bestimmte Schraube mit 4 Flügeln, im Gewichte von 18,000 Pfd., ist von dem Bochumer Verein für Bergbau und Gußstahlfabrikation bei Gruppe I. ausgestellt.

**) Eine vollständige Sammlung solcher Flaggen ist von der Oesterreichischen Handelsmarine in dem oben erwähnten Pavillon ausgestellt.

Hintertheil des Schiffes befindet sich die mit allem Comfort eines eleganten Salons ausgestattete erstere Cajüte (oberer Salon). Es fehlen darin weder Wandgemälde, noch ein Piano, noch eine ausgewählte Bibliothek von Werken in verschiedenen Sprachen. Die Rücklehnen der mit Plüsch überzogenen Sitzbänke an den in der Mitte des Salons befindlichen Tafeln sind so eingerichtet, daß sie vor- oder zurückgelegt werden können, je nachdem man die der Tafel zugewendete oder die abgewendete Seite der Sitzplätze benutzen will. Auf dem Deck an der zur ersten Cajüte führenden Treppe sehen wir noch einen kleinen Glassalon, welcher als angenehmer Aufenthaltsort bei schönem Wetter von den Cajüte-Passagieren gern aufgesucht wird, bei den älteren Dampfern indeß meist fehlt. Zu beiden Seiten der Cajüte befinden sich die Schlafcabinen, mit je zwei über einander angebrachten Betten, Toilette, Zimmertelegraphen 2c. ausgestattet. Für Familien und Damen sind noch besondere Cabinen vorhanden. Die zweite Cajüte (unterer Salon) ist ähnlich eingerichtet wie die erste, jedoch ist die Ausstattung einfacher. Das Rauchen ist nur auf Deck und in den besonderen Rauchzimmern gestattet. Den größten vorderen Theil des Schiffes, unmittelbar unter dem Hauptdeck, nimmt das Zwischendeck, der Raum für die Auswanderer, ein. Die Einrichtung in demselben ist casernenartig mit 2 Reihen Bettstellen übereinander. Letztere sind von Eisen mit Bretterböden und gewähren dem Reisenden einen Raum von 6¼ Fuß Länge und 2½ Fuß Breite. Für Matratzen, Decken 2c. haben die Zwischendeck-Passagiere selbst zu sorgen. Zur Unterbringung des Handgepäcks wird neben und unter den Bettstellen Platz gewährt. Die Ventilation des Raumes erfolgt durch 1½ Fuß weite Röhren, welche durch das Deck geführt sind. Außerdem werden, soweit das Wetter es gestattet, die Fenster (Luken) geöffnet. Für unverheirathete Männer und Frauen sind je besondere Räume abgetheilt. Ebenso sind für Kranke besondere Zimmer vorhanden. Das Betreten des Hinterdecks ist den Zwischendeck-Passagieren nicht gestattet. Unterhalb des Zwischendecks liegen die Proviant- und Laderäume.

Die Mitte des Schiffes, fast den dritten Theil des inneren Raumes, nehmen mit den sie umgebenden Kohlenbehältern die riesigen Dampfmaschinen ein, zu deren Heizung bei vollem Dampf über 1000 Ctr. Kohlen täglich erforderlich sind. Die Maschinen der »Frisia« entwickeln eine Gesammtkraft von pptr. 3000 Pferden und gehören, ebenso wie diejenigen der Dampfer des Norddeutschen Lloyd, dem System der »Compound« Maschinen an. Bemerkenswerth ist die aus einem Stück Gußstahl geschmiedete große Kurbelwelle (von Krupp in Essen). Neben dem Fortbewegen des Schiffes haben die Maschinen noch andere Arbeiten zu verrichten, wie das Aufwinden der Anker, die Bewegung des Krahns beim Laden und Löschen der Güter, sowie der Pumpen. Auch werden die Salons 2c. durch Dampfheizung erwärmt. Von den beweglichen Maschinentheilen sind auf jedem Dampfer Reservestücke vorhanden; ebenso befindet sich daselbst eine Reserveschraube, letztere wegen des geringeren Gewichts und der bequemeren Unterbringung gewöhnlich nur mit 2 Flügeln.

Die Besatzung der großen transatlantischen Dampfer besteht aus etwa 120 Mann, darunter 1 Capitain, 4 Offiziere, 1 Ingenieur, 1 Arzt, 1 Zahlmeister, 1 Ober-Steward, 1 Oberkoch, Stewards, Köche, Conditor, Bäcker, Barbier u. s. w.

Die erste Cajüte faßt 80, die zweite gegen 120 und das Zwischendeck 500 bis 600 Passagiere.

In Bezug auf Schnelligkeit können die Dampfer des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actiengesellschaft mit denen aller anderen

Gesellschaften concurriren. Die Lloyddampfer gebrauchen zur Zurücklegung der Strecke von Southampton bis New-York (gegen 3100 Seemeilen) durchschnittlich 11 Tage 15 Stunden und in umgekehrter Richtung 11 Tage 5 Stunden.

Wenden wir uns nun nach Betrachtung der Fahrzeuge den ferner ausgestellten Betriebsanstalten der beiden Gesellschaften zu.

Von dem Norddeutschen Lloyd ist ein Modell des Ende 1871 vollendeten Trockendocks in Bremerhaven, im Maßstabe von 1:48 und von der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actiengesellschaft ein Modell von ihrem Trockendock an der Elbe, Hamburg gegenüber, im Verhältniß von 1:32, zur Ausstellung gebracht worden. Beide Modelle, welche in dem Zustande dargestellt sind, worin ein Schiff eingelassen ist und nach dem Auspumpen des Wassers trocken steht, zeichnen sich durch sorgsame Ausarbeitung aller einzelnen Theile aus. Das größere Bremerhavener Trockendock hat eine Länge von 418 Fuß, eine obere Breite von 126 Fuß, eine Tiefe von 26 Fuß und ist zur gleichzeitigen Aufnahme von zwei Schiffen eingerichtet. Die Schleuse des Docks besteht aus Ziegelmauerwerk mit Sandsteinfassung, die terrassenförmig angelegten Seitenwände aus zwei Reihen eingerammter und mit starken Bohlen belegter Pfähle, welche nach innen- und außenhin noch befestigt sind. Die Hinterseite, mit zwei großen Bogen, von welcher aus eine Treppe in das Dock führt, ist aus gleichem Material wie die Schleuse hergestellt. Der Boden des Docks, auf welchem das Schiff ruht, wird durch eine große Zahl eingerammter Pfähle gebildet. Der Verschluß des Docks geschieht durch einen schiffartigen, eisernen Behälter (Caisson), welcher durch Einlassen von Wasser gesenkt und durch Auspumpen des Wassers gehoben werden kann. Zur Füllung des Docks mit Wasser dienen zwei aus dem Hafen kommende Canäle; ein dritter in die Weser führender Canal leitet das Wasser bis zur Höhe von 16½ bz. 14 Fuß aus dem Dock ab. Das verbleibende Wasser wird durch mächtige Saugpumpen herausgeschafft. Sobald das Wasser im Innern des Docks fällt, legt der vor den Eingang gebrachte Caisson in Folge des Wasserdrucks von Außen sich an die mit Gummistreifen versehene Nuthe des Anschlags immer fester an und schließt so das Dock gegen den Hafen wasserdicht ab. Die Entleerung des Docks kann in 5 Stunden bewirkt werden. Auf dem äußeren Rande des Docks befinden sich mehrere große Krähne zum Auf- und Absetzen, Ausheben der Schiffsschraube u. s. w. Um das Dock herum führt eine Eisenbahn zur Verbindung der Krähne, Werkstätten und Magazine mit einander und mit dem Dock.

Das Hamburger Trockendock, welches wegen des Baugrundes ꝛc. in der Construction von dem beschriebenen abweicht, aber mit ähnlichen Verschlußmitteln versehen ist, hat eine Länge von 393 Fuß, eine Breite von 60 Fuß 7 Zoll, eine Tiefe von 22 Fuß 3 Zoll (Englisch) und ist zur Aufnahme von je einem Schiffe bestimmt.

Da alle Dampfer behufs sorgfältiger Revision und Reinigung bz. Ausbesserung alljährlich 2—3 Mal auf Dock gebracht werden müssen, so läßt sich ermessen, wie wichtig der Besitz eines Trockendocks für eine große Dampfschiffahrts-Gesellschaft ist. —

In Bezug auf Land- und Wasserbauten für Schiffahrtszwecke ist die Wiener Weltausstellung auch von der Deputation für Häfen und Hafenanstalten in Bremen und von der Baudeputation, Section für Strom- und Hafenbau, in Hamburg beschickt worden. Von Ersterer sind Zeichnungen und Modelle von Hafenanlagen in Bremerhaven, namentlich ein sehr sorgfältig ausgeführtes Modell (im Verhältniß von 1:25) einer Hafenschleuse (Kammer-, Fluth- und Spülschleuse)

ausgestellt. Die Hamburger Behörde hat außer einer großen Anzahl von Zeichnungen noch Modelle des Dampfschiffquais in Hamburg (Querschnitt im Maßstabe von 1:50), der Quaimauer-Anlage am Kaiserquai (1:25) und des östlichen Kopfes der Brookthorschleuse daselbst (1:25), ferner Modelle eines Feuerschiffes in der Elbe, der Landmarken auf Schorhörn, von Tonnen und Bojen in der Elbmündung, sowie von kleinen Fahrzeugen (Ewer) eingesandt. Eine besondere Anziehungskraft auf die Besucher übt das in der Hamburger Baudeputation ausgestellte Relief-Modell der Elbe bei Hamburg und der Häfen von Hamburg und Altona, im Verhältniß von 1:1000.

Von dem großartigen Leben und Treiben in einem Seehafen gewährt die von C. A. W. Albrecht in Hamburg im Maßstabe von 1:192 angefertigte plastische Darstellung der neuen Hamburger Quai-Anlagen in voller Betriebsthätigkeit ein anschauliches und zugleich sehr anziehendes Bild. Das Löschen und Laden der Güter, welches bei großen Schiffen sonst mehrere Wochen in Anspruch nahm, wird vermöge der auf Schienen transportablen Dampfkrähne mit verhältnißmäßig geringen Mannschaften jetzt in wenigen Tagen ausgeführt. Mit großer Leichtigkeit und Präcision hebt der Dampfkrahn die viele Centner schweren Ballen und Kisten aus dem Schiffe in die Lagerhallen bz. direct in die auf Geleisen neben dem Krahn haltenden Eisenbahnwagen, oder umgekehrt in die Schiffe hinein. Daß auch auf den Schiffen selbst sich Krähne befinden, welche von der Schiffsmaschine bewegt werden, ist schon oben erwähnt. Zum Transport der Güter nach den Magazinen dienen kleinere Fahrzeuge, (Schuten). Von dem Umfange des Verkehrs kann man sich einen Begriff machen, wenn man die an den Quai's entlangführenden, mit Frachtgütern gefüllten Hallen betrachtet und sieht, welche Masse von Gütern ein einziges großes Transportschiff in sich zu bergen vermag. Wie geringfügig erscheint dagegen die Ladung eines ganzen Eisenbahnzuges.

Seitens der Königlich Preußischen Staats-Bauverwaltung sind Modelle der Swinemünder Ostmole und der Wiekbaake daselbst, sowie der Hafenanlagen von Geestemünde, ferner Modelle von Tonnen und Treibbaaken mit Verankerung zur Veranschaulichung des Betonnungssystems in den Deutschen Flüssen und in Hafeneinfahrten ausgestellt.

An sonstigen Gegenständen sind noch zu bemerken: ein Modell eines schwimmenden Krahnes von 800 Centner Tragfähigkeit nebst Zeichnungen dazu, ausgestellt von der Stettiner Maschinenbau-Actiengesellschaft »Vulcan«, eine größere Anzahl Modelle und Halbmodelle von Dampf- und Segelschiffen verschiedener Aussteller, welche die erfreuliche Thatsache bekunden, daß auch der Schiffbau in Deutschland sich nach allen Richtungen hin tüchtig entwickelt, sodann Schiffsausrüstungsgegenstände von der Collectiv-Ausstellung des Marinewesens in Rostock, Modelle von Fischer-Fahrzeugen und Geräthschaften von Voigt in Hamburg, ein Compaßhaus auf Säule mit Regulateur-Compaß zur schnellen Auffindung der Fehler bei Compassen auf eisernen Schiffen (der sogenannten localen Attraction) von W. Campbell und Co. in Hamburg, ein vollständiger Taucherapparat nebst Luftpumpe und unterseeischer Lampe von L. von Bremen und Co. in Kiel, Seekarten von Dietrich Reimer in Berlin und Anderen.

Werfen wir schließlich noch einen Blick auf die höchst interessante Ausstellung der »Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger«.

Diese im Jahre 1866 begründete Gesellschaft mit dem Centralsitz in Bremen unterhält zur Zeit 66 Stationen (30 an der Nordsee und 36 an der Ostsee) und hat während der verhältnißmäßig kurzen Zeit ihres Bestehens bereits über 600 Personen das Leben gerettet. So günstige Ergebnisse vermochte sie nur durch ihre allseitig als tüchtig anerkannten Geräthschaften zu erzielen, von welchen sie ein Rettungsboot mit vollständigem Inventar, einen Raketenapparat und Proben von Rettungs- und Ankerraketen zur Wiener Ausstellung geschickt hat.

Das von Havighorst in Rönnebeck a. d. Weser erbaute Rettungsboot, ein Kielboot von 28 Fuß Länge, 7 Fuß 9 Zoll Breite und 2 Fuß 7 Zoll Tiefe, besitzt die Eigenschaften, sich von dem einschlagenden Wasser selbst zu befreien und im Falle des Umwerfens von selbst in die normale Lage zurückzukehren. Die erst erwähnte Eigenschaft erlangt es durch zwei Böden, von denen der obere erheblich über der Tiefgangslinie des Boots liegt, und 6 mit Ventilen versehene Entleerungsröhren von je $5\frac{1}{2}$ Zoll Durchmesser, welche durch beide Böden gehen und nach dem Vollschlagen des Boots das Wasser nach unten abführen. Die zweite Eigenschaft ist dadurch erreicht, daß der Kiel aus einem 6 Centner schweren Eisenstück construirt ist, während das Boot an beiden Enden nach oben gewölbte Luftkasten mit Korkholzbekleidung trägt.

Der bei Strandung von Schiffen in der Nähe der Küste zur Anwendung kommende Raketenapparat stellt durch eine Rakete die Verbindung zwischen dem Strande und dem Wrack her, indem er über letzteres eine Schießleine wirft, mittelst welcher ein endloses Tau (Jolltau) und sodann ein starkes Rettungstau an das gestrandete Schiff geholt werden können. Die Rettung erfolgt durch einen am starken Tau laufenden Korb, welcher sich durch das Jolltau hin- und herziehen läßt. — Die Ankerraketen haben den Zweck, den Rettungsbooten das Ueberwinden starker Brandung zu erleichtern, indem sie einen mit einer Leine versehenen Anker über die Brandung hinausschleudern und so der Bootsmannschaft einen festen Punkt außerhalb der Brandung gewähren, zu welchem das Boot unter Benutzung der Leine gezogen werden kann.

Außerdem hat noch der Büchsenfabrikant Cordes in Bremerhaven ein Rettungsgeschütz, welches die Schießleine in weitere Entfernung als die Rakete trägt, und ein Handgewehr zum Leinenschießen ausgestellt.

Der Besuch der Deutschen Marine-Ausstellung, die soviel des Interessanten bietet und ein Zeugniß ablegt von dem Aufschwung, welchen die Deutsche Schiffahrt genommen hat, wird in jedem Deutschen Herzen ein Gefühl der Befriedigung erwecken. Möge die Deutsche Marine sich auch ferner zum Heile des Vaterlandes kräftig entwickeln.

61. Geographische Hülfsmittel auf der Wiener Weltausstellung.

Von Herrn Geheimen expedirenden Secretair Pressel in Berlin.

I. Reliefkarten und plastische Darstellungen.

Die auf der Wiener Weltausstellung befindlichen Reliefkarten und plastischen Darstellungen werden dem Besucher nicht in einem einzigen gemeinschaftlichen Raume vereinigt vorgeführt, vielmehr sind dieselben in den verschiedenen Theilen des Industriepalastes und der Specialausstellungen zerstreut. Die meisten Reliefs sind in der Oesterreichischen und in der Ungarischen Abtheilung für Unterrichtswesen (Gruppe 26), in dem Oesterreichischen Marine-Pavillon, in der Ausstellung des K. K. militair-geographischen Instituts und in dem Deutschen Unterrichtspavillon enthalten. Ferner bieten insbesondere die Schweizerische, Französische, Türkische und Aegyptische Abtheilung plastische Karten dar.

Die verschiedensten und mannigfachsten Arten von Reliefkarten und plastisch ausgeführten Plänen sind vertreten: von der einfachsten, die Bodenerhebungen nur in großen, allgemeinen Zügen wiedergebenden Karte bis zu dem selbst Kirchen, Häuser und Bäume reproducirenden Relief, von der einfachen Karte in Weiß oder Grau bis zur farbenreichen, das Gestein oder die Pflanzenwelt andeutenden Karte, von der in Relief dargestellten Erdkarte bis zur plastischen Darstellung eines einzelnen Gebirgsstockes, einer Stadt, eines Hafens.

Der größten Bewunderung von allen in der Weltausstellung enthaltenen Reliefkarten erfreut sich unzweifelhaft die in der Türkischen Abtheilung des Industriepalastes befindliche plastische Darstellung Constantinopels und des Bosporus. Diese Karte ist unter dem Protectorate der Ottomanischen Regierung auf Kosten des Freiherrn Moritz von Hirsch-Gereuth unter Leitung des Ingenieurs Seefelder ausgeführt, vom Professor Straub aus Wien modellirt und von Mossham gemalt. Durch die im Maßstabe von 1:2500 ausgeführte, in jeglicher Beziehung prächtige Karte kann man sich eine Vorstellung von der unvergleichlich schönen, einzigen Lage der stolzen Hauptstadt des Türkischen Reiches verschaffen. Der erste Eindruck dieser plastischen Darstellung ist der der Ueberraschung. Zwei Meere und zwei Welttheile liegen vor uns! Man überblickt das Marmora-Meer, den ganzen Bosporus bis zum Schwarzen Meere, das hügelige Stambul mit seinen zahlreichen Moscheen, und zwar das eigentliche Stambul, von den Vorstädten Galata und Pera durch die tief eindringende Bucht des goldenen Hornes (»des schönsten Hafens der Welt«) getrennt, die über letzteres führenden beiden Brücken, das Thal der süßen Gewässer. In Stambul tritt besonders das Schloß der sieben Thürme und zwar an der Stelle hervor, wo die alte Stadtmauer an das Marmora-Meer anstößt. In Pera wird das Auge durch die beiden Kaiserpaläste Dolmabaghtschi und Tschiraghan gefesselt. Auf der Asiatischen Seite erblickt man Scutari. Nördlich, mehr als halbwegs bis zum Schwarzen Meere, zeigen sich die beiden Orte, an denen die Gesandtschaften im Sommer ihren Sitz aufzuschlagen pflegen: Buiukdere und Therapia.

Die Besichtigung dieser Karte gewährt einen außerordentlich hohen Genuß und wird dadurch wesentlich erleichtert, daß beiden Längsseiten parallel Erhöhungen, zu welchen Stufen führen, angebracht sind.

Unweit dieser Karte, ebenfalls in der Türkischen Abtheilung, finden wir einen Reliefplan von Jerusalem und Umgebung. Dieser Plan ist von dem Buchbinder Stephan Illés in Jerusalem in sehr genauer, ja minutiöser Weise gefertigt. Bei dem großen Maßstabe (1:500) ist es möglich gewesen, die heilige Stadt bis in's kleinste Detail hinein plastisch wiederzugeben: jeder Hügel, jedes Thal, jede Kirche, jedes Thor, jedes Haus, selbst jeder Oelbaum und jede Cypresse erscheinen auf dem Plane. Schon nach diesem Reliefbilde kann man schließen, welch' äußerst imposanten Anblick die Stadt mit ihren mächtigen Mauern, mit den zahlreichen Kuppeln und Minarets, sowie mit ihrer wundervollen Umgebung dem Auge des Beschauers gewähren muß! Der Berg Zion, der Hügel Moriah mit der prächtigen Moschee Sakhara, die Kirche des heiligen Grabes (eigentlich drei Kirchen unter Einer großen Kuppel, wo Griechen, Lateiner und Armenier ihren Gottesdienst halten), der Garten Gethsemane, die Himmelfahrtskirche auf der steilen Höhe des Oelberges und die Thalschlucht von Josaphat lenken hauptsächlich die Aufmerksamkeit auf sich.

Ein ebenso prächtiger als großartiger Städteplan tritt uns in der Französischen Unterrichtsabtheilung entgegen. Es ist dies der von dem Pariser Geographen Bauerkeller gefertigte, im Jahre 1870 vollendete Reliefplan von Paris und dessen Umgebungen. Dieser Plan, die Frucht einer zehnjährigen emsigen und anhaltenden Arbeit, imponirt durch seine prachtvolle, sich auf die kleinsten Details erstreckende Ausführung. Die Paläste, Kirchen, Schlösser, öffentlichen Denkmäler u. s. w., sowie die reizende, einem großen Parke ähnliche Umgegend von Paris mit ihren herrlichen Thälern, in denen sich wie Silberbänder die Seine und die Marne dahinschlängeln, liegen hier klar vor uns.

In der Französischen Abtheilung erwecken ferner unser besonderes Interesse die von Delagrave in Paris in Gyps ausgeführte Reliefkarte der Alpenkette des Mont Blanc von Bélin und einige von Kleinhans in Paris gefertigte Reliefkarten. Von den letzteren seien genannt: ein prächtiges Relief des Departements der Aisne, sowie Reliefs des Vogesen-Departements und des Departements der oberen Saône.

Besonders reich an Reliefs ist Oesterreich auf der Ausstellung vertreten.

Recht klar erscheinen die vom Professor Hickmann entworfenen und ausgeführten Reliefs: das Königreich Böhmen, die Umgegend von Prag, die Umgebung von Reichenberg in Böhmen, der Ortlesspitz, die Schneekoppe, die Lomnitzer Spitze.

Wohlgelungen ist auch die von Fr. Schönninger in Wien, nach den Aufnahmen J. Arnold's ausgeführte Reliefkarte des Kahlen- und Leopoldsberges bei Wien mit der auf den letzteren führenden Drahtseilbahn.

Ferner sind besonders bemerkenswerth: eine geognostische Reliefkarte des Sächsisch-Böhmischen Erzgebirges von J. F. Vogl, eine plastische Karte der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie von Franz Köchert, eine Reliefkarte der Umgegend von Reichenau von Franz Keil, die sehr sorgfältig und genau gearbeitete Reliefkarte der Umgegend von Baden-Baden von Hopels, sowie die von Thomas Dickert ausgeführte Reliefkarte des Vesuv mit seiner Nebenspitze, der Somma, welche Karte nicht nur eine deutliche Vorstellung von der Lage und Form der beiden Kegel (des älteren und des jün-

geren), sowie von dem dazwischen liegenden wilden Thale, dem Atrio del Cavallo zu verschaffen geeignet ist, sondern auch zugleich durch Farben ausdrückt, ob die vor uns liegende Oberfläche aus Leucit-Lava, Bimssteintuff, neuer Lava, den Lavaströmen der jüngsten Eruption (April 1872) oder aus dem s. g. Tuff von Pompeji besteht.

Seit dem Monat August ist im Pavillon des Oesterreichischen Ackerbauministeriums eine große Reliefkarte des Wiener Waldes aufgestellt, welche nach den neuesten Aufnahmen durch Kräfte des K. K. militair-geographischen Instituts unter Leitung Barkovic's in dem kurzen Zeitraume von acht Wochen ausgeführt worden ist. Das Relief zeigt außer dem Plane der Stadt Wien alle Ortschaften, den gesammten staatlichen Forst- und Domainenbesitz in Wäldern, Wiesen 2c., ferner die Flüsse und Bäche, Eisenbahnen, Chausseen, Landwege, Gärten. Sein Gebiet erstreckt sich von Tulln im Norden bis südlich zum Rosenkogel, von dem Donaudurchstich im Osten bis zum Schöpselberg mit der Hochscheid im Westen. Das Ganze ist äußerst genau und überdies in einer für das Auge sehr ansprechenden Weise ausgeführt.

Außerdem finden sich einige interessante Reliefs in dem »Oesterreichischen Pavillon für die Handelsmarine und für maritime Etablissements« (Marine-Pavillon), nämlich die von der K. K. Seebehörde ausgestellten, von den Oesterreichischen Marine-Officieren Hopfgartner, Lehnert und Wützelburg entworfenen Reliefs des Meerbusens von Cattaro, der Narenta-Niederung mit dem Projecte der Flußregulirung, des Hafens von Spalatro und des neuen Hafens von Triest.

Endlich muß hier aus der Oesterreichischen Abtheilung noch eine höchst merkwürdige Arbeit nähere Erwähnung finden, nämlich die als Probe der isopedischen Terrainaufnahmen des Ingenieurs und Geographen Friedrich Ritter von Lößl gegebene Parthie aus der projectirten Salzkammergut-Bahn (d. i. Passau-Ried-Ischl-Aussee-Selzthal an der Enns). Der zur Ansicht gebrachte Theil der Salzkammergut-Bahn beträgt 33 Kilometer oder 4,4 Meilen und umfaßt die Bahnstrecke, welche im Kronlande Oberösterreich das Hausruckgebirge mit der Wasserscheide zwischen den Flußgebieten des Inn und der Traun, sowie das dortige Braunkohlenrevier überschreitet, indem sie auf dem nördlichen Abhange des Hausruck von der Durchkreuzung der Neumarkt-Braunauer Bahn bei Ried ausgeht und auf dem südlichen Abhange mit der Durchkreuzung der Linz-Salzburger Eisenbahn im Vöklathale bei Timmelkam endet. Das Terrain wird einmal durch ein vertical an der Wand hängendes, die graphische Projection der Terrainoberfläche enthaltendes Bild, sowie zweitens durch eine horinzontal liegende plastische Darstellung dem Auge vorgeführt. Die zu Grunde liegende Methode der Darstellung unterscheidet sich wesentlich von der Anfertigungsweise der gewöhnlichen Reliefs. Diese Methode beruht — wie von Lößl in einem besonderen Schriftchen näher erörtert hat — darauf, »daß man sich die Gestaltung des Terrains in horizontale, auf einander liegende Schichten von gleicher Dicke zerschnitten denkt, um diejenigen Linien zu finden, in welchen die horizontalen Schnittebenen durch die geneigten oder abgeböschten Oberflächen des Terrains hindurchgehen; oder, was dasselbe ist, daß man diejenigen in der Oberfläche des Terrains liegenden horizontalen Linien aufsucht, welchen die Eigenschaft zukommt, daß sie unter sich gleiche und bestimmte Verticalabstände haben; oder, was wiederum auf ebendasselbe hinausläuft, daß man alle Böschungen und schiefen Gelände in Treppen von gleicher und bestimmter Stufenhöhe zerlegt denkt, um deren Stufenkanten, welche in der Oberfläche des Terrains liegen und horizontal sind, d. h. die denselben entsprechenden Linien zu ermitteln. Die auf solchem Wege entstandenen Linien, denen eine einzige bestimmte H

zukommt, bleiben nun einander mehr oder weniger parallel, folgen parthienweise in mannigfaltigen Krümmungen und Biegungen den vor- und zurücktretenden Abdachungen unebener Geläude, drängen sich um so enger aneinander, je steiler der betreffende Terrainabhang ist und entfernen sich um so weiter von einander, je flacher er ist, schließen sich auf isolirten Anhöhen oder Berggipfeln, sowie in kesselförmigen Vertiefungen als Ringe oder vielfach verzogene Schlingen in sich selbst, und bilden somit eine systematische Horizontal-Projection der körperlichen Terrainformen.«

Jene Linien finden bereits seit längerer Zeit in der Kartographie, und zwar namentlich bei Bergzeichnungen, Anwendung. Sie werden meistens Isohypsen d. i. Gleichhügeler oder hypsometrische Linien genannt; von Lößl hat ihnen die Bezeichnung Isopeden d. i. Gleichebener beigelegt, weil sie alle Punkte einer bestimmten gleichen Höhenlage oder Horizontalebene mit einander verbinden.

Die Methode der isopedischen Zergliederung gewährt das Mittel, jegliche Oberflächengestalt deutlich und mit mathematischer Genauigkeit und Sicherheit nachzubilden. »Die Neigung der Bergböschungen und Thalebenen, selbst wenn sie dem Auge unmerklich ist, der Zug der Bergrücken und Wasserscheiden, die Ausdehnung und Begrenzung der Fluß- und Inundationsgebiete, die Gefällsverhältnisse der Flüsse, Bäche und Thalrinnen, die Längenprofile aller Straßen und Wege können unmittelbar entnommen werden.«

In dem ausgestellten Relief, bei welchem die Verticalabstände der Isopeden 2 Meter betragen, ist es möglich, die Höhenlage eines jeden Punktes der Terrainoberfläche mit Sicherheit bis auf $^1/_5$ Meter zu erkennen, wenn man unter Benutzung der am Rande befindlichen Scala die isopedischen Stufen ab- oder aufwärts abzählt und die Breite derjenigen Stufe, in welcher der betreffende Punkt sich befindet, in zehn Theile zerlegt.

Der Maßstab für den Situationsplan und für die in plastischen Schichten aus weißem Papier aufgebaute Karte ist ein sehr großer (1:5000). Die Karte ist einfarbig-weiß gehalten und erscheint anspruchslos, gewinnt aber, sobald man sie näher betrachtet, von Moment zu Moment durch ihre Klarheit, Uebersichtlichkeit und Genauigkeit.

Es springt in die Augen, wie nutzbringend diese Darstellungs-Methode in der Geographie und Geologie ist und wie besonders zweckmäßig dieselbe sich bei allen Bauentwürfen für Straßen, Eisenbahnen, Canäle, fortificatorische Werke &c. erweisen muß. Diese Methode ist denn auch in Ungarn seit dem Jahre 1868, in Oesterreich seit dem Jahre 1871 für Vorlagen von Eisenbahnprojecten obligatorisch erklärt. Uebrigens ist dem Ritter von Lößl bei der Allgemeinen Deutschen Ausstellung in München (1854) die Priorität für die Methode der isopedischen Darstellung zugesprochen worden, indem die Beurtheilungs-Commission diese Gattung von Reliefs ausdrücklich als »eine neue Erfindung« bezeichnete.

In der Ungarischen Abtheilung finden wir drei recht sauber ausgeführte, colorirte Reliefs von Ed. v. Péchy, nämlich Buda-Pest, den Tatra und Constantinopel. Wie gefällig auch diese plastische Darstellung von Constantinopel erscheint, so steht sie doch der früher gedachten großartigen Reliefkarte des Bosporus sehr nach. Recht ansprechend sind auch die Reliefkarten der Bukowina vom Professor Simiginowicz-Staufe, der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie von Gönczy, die plastischen Darstellungen des neuen Hafens von Fiume von Ernst Mayer und von Siebenbürgen von Kammer.

Die Königlich Ungarische Seebehörde hat, außer anderen Reliefs, einen plastischen Plan des Quarnero-Golfs, sowie ein Reliefbild des Meeresbodens der westlichen Hälfte des Mittelländischen Meeres (von der Straße von Gibraltar bis etwa zum 37° östlicher Länge von F.) ausgestellt. Während auf dem letzteren Relief die Erdoberfläche eben dargestellt wird, ist der Meeresboden plastisch wiedergegeben. Diese Darstellung wird dadurch für das Auge faßlicher, daß die Meeresbodenfläche blau gefärbt ist und daß dieses Blau mit der auszudrückenden größeren Tiefe an Intensität zunimmt.

In der Schweizerischen Unterrichtsabtheilung fesseln uns namentlich zwei Reliefs von E. Beck in Bern: der St. Gotthard und der Aletschgletscher. Beide Reliefs sind im Maßstabe von 1:50,000 angefertigt und zeigen durch entsprechende Farben in deutlicher Weise Gletscher, Felsen, Wiesen, Wald, Flüsse. Auf dem St. Gotthard-Relief interessiren uns insbesondere die Zukunfts-Bahnhöfe Göschenen (im Norden) und Airolo (im Süden); Fähnchen zwischen diesen Orten deuten diejenige Linie an, unter welcher der große Tunnel angelegt werden wird.*) Das erwähnte zweite Beck'sche Relief stellt das Hochgebirge zwischen Grindelwald-Lauterbrunnen und dem Rhonethale in recht anschaulicher Weise dar. Man gewinnt durch die Besichtigung ein klares Bild von diesem Theile der Berner Alpen mit dem Grindelwald, dem Grindelwald-Gletscher, dem Schreckhorn, dem Mönch, der Jungfrau, der Blümlisalp und dem Großen Aletschgletscher. Eine von Bürgi gefertigte Reliefkarte der Schweiz verdient ebenfalls nähere Beachtung.

Das Deutsche Reich bietet dem Besucher der Ausstellung nur wenige Reliefkarten dar. In der Deutschen Unterrichtsabtheilung präsentirt sich eine plastische Erdkarte in Mercators Projection von C. Adler in Hamburg. Daß diese Karte die Höhen und Tiefen der Oberfläche des Erd- und Meeresbodens nur in allgemeinen und daher ungenauen Umrissen zeigen kann, liegt auf der Hand.

Von C. Adler finden wir ferner eine Reliefkarte der Insel Sylt und des Meeresbodens des diese Insel umspülenden Theiles der Nordsee. Diese genau nach den Vermessungen des Königl. Preußischen Marine-Ministeriums gefertigte Karte gewinnt durch ihre sehr sorgfältige Ausführung.

Im Weiteren erregt eine geologische plastische Darstellung der Bayerischen Alpen von Georg Winkler aus München unsere Aufmerksamkeit. Desgleichen erfreuen uns einige sehr sauber und correct ausgeführte Reliefs aus dem Verlage von Heinrich Walger in Berlin: die Schlachtfelder von Sedan und Beaumont, bezw. Metz und Umgebung, sowie Paris nebst Umgegend darstellend.

Das Königlich Württembergische Ministerium des Innern hat in der Gruppe 18 (für Bau- und Civil-Ingenieurwesen) die wasserarmen Ortschaften der Rauhen Alp im Königreich Württemberg und ihre Versorgung mit fließendem Wasser durch eine Wand- und eine Reliefkarte veranschaulicht. Diese Karten sind vom Oberbaurath Ehmann entworfen. Das Relief stellt die Oberflächen-Verhältnisse eines Theiles der bekanntlich an Quellen armen Rauhen Alp plastisch dar und giebt ein klares Bild von den Terrainverhältnissen des betreffenden Landstrichs mit seinen Culturen, Bewaldungen u. s. w. Auf dem Relief sind die Druckrohrleitungen für die Förderung des Wassers aus den tiefeingeschnittenen Thälern nach den Hochreservoiren durch

*) Ueber den Stand der Arbeiten bei Göschenen und Airolo vergl. Postarchiv Nr. 11, Seite 343 und in der vorliegenden Nummer Seite 560 u. ff.

rothe Linien, die nach den einzelnen Ortschaften führenden Vertheilungs-Rohrstränge durch blaue Linien ausgedrückt; die Pumpstationen in den wasserreicheren Thälern, sowie die unterirdischen Hochreservoirs lernen wir ebenfalls aus dem Relief kennen; desgleichen sind sämmtliche Ortschaften und die durch verschiedene Farben sich von einander abhebenden Laub- und Nadelholz-Waldungen, Felder, Wiesen, Weideflächen u. s. w. in anschaulicher Weise wiedergegeben. Für diese Karte ist der Maßstab 1:25,000 gewählt worden.

Es sei noch erwähnt, daß von den acht Gruppen der allgemeinen Alpwasserversorgung bis jetzt zwei Sectionen bereits vollständig ausgeführt sind und daß sich eine von diesen Sectionen seit 2½ Jahren in regelmäßigem Betriebe befindet.

Selbst die Maschinenhalle hat ein Relief aufzuweisen, nämlich ein sehr zierlich gearbeitetes Reliefmodell der Elbe bei Hamburg und der Häfen von Hamburg und Altona. Dieses bis in die kleinsten Details wahrheitsgetreu nachgeahmte Modell ist vom Bildhauer J. C. Becker verfertigt und von der Hamburger Baudeputation ausgestellt.

Besondere Beachtung verdient die in der Aegyptischen Abtheilung ausgestellte, wohlgelungene Reliefkarte von Aegypten und Nubien südlich bis zum zweiten Nilcataract, modellirt auf Befehl des Khedives Ismael Pascha von Kuno Streit und Heinrich Walger. Die Karte, eine wahre Zierde der gesammten Weltausstellung, ist etwa 13 Fuß lang und 6 Fuß breit. Man erblickt das vom Nil durchflossene Land vor sich als ein enges Thal, »ein Streifen Pflanzenerde, der sich durch die Wüste zieht« und sich erst nördlich von Kairo zu der ungemein fruchtbaren, von vielen Canälen durchgeschnittenen Deltaebene erweitert. Der Suezcanal, die Eisenbahnlinien, sowie die sonstigen wichtigen Verkehrsstraßen lassen sich leicht auf der Karte verfolgen. Alles ist mit der Meisterschaft ausgeführt, von welcher die bisherigen Reliefkarten Heinrich Walger's, namentlich diejenigen der großen Schlachtfelder von 1866 und 1870, bereits ein so rühmliches Zeugniß ablegen.

In unmittelbarer Nähe dieser herrlichen Karte präsentirt sich uns ein prächtiger Reliefplan der Stadt Alexandrien von L. Barreau: die Stadt, auf einer schmalen Landzunge zwischen dem Meere und dem See Mareotis, mit ihren beiden Häfen (dem alten oder Afrikanischen Hafen im Westen der Landzunge, dem neuen oder Asiatischen im Osten derselben) ist außerordentlich klar wiedergegeben.

In der Indischen Ausstellung werden wir durch ein bemerkenswerthes Relief von Vorderindien gefesselt, welches Griggs, unter Zugrundelegung des Originalmodells von Montgomery Martin, gefertigt hat. Diese Reliefkarte ist zwar nicht umfangreich, bereitet aber immerhin dem Beschauer ein ziemlich gutes Bild von dem gewaltigen Schneegebirgswall des Himalaya mit seinen Riesenhäuptern, den sich südlich anschließenden, absteigenden Terrassen, dem Tieflande des Indus- und Gangesgebietes und der dreieckigen Halbinsel Dekan nebst deren Gebirgsketten.

Eine ganz besondere Gattung von plastischen Karten tritt uns in den für Blinde bestimmten entgegen, wie sie theils Oesterreichischer, theils Deutscher Seits ausgestellt worden sind. Diese Karten sollen den Blinden durch Vermittelung des Tastsinns ein Bild der Länder, Provinzen ꝛc. geben und beruhen insofern sämmtlich auf demselben Princip; in der Ausführung weichen die Karten indeß theilweise von einander ab.

Auf der in der Oesterreichischen Abtheilung ausgestellten, für Blinde berechneten Eisenbahn- und Flußkarte des Erzherzogthums Oesterreich und des Herzogthums

Salzburg von Friedrich Entlicher sind die Flüsse durch Fäden dargestellt, die Landesgrenze wird durch erhabene Punkte und daneben befestigte Fäden angedeutet, die Eisenbahnen sind durch Drahtfäden wiedergegeben, die Städte durch Stifte von verschiedener, je nach der Größe der Städte bemessener Stärke.

Auf anderen, in der Oesterreichischen Abtheilung ausgestellten Karten für Blinde sind die Flüsse durch Draht dargestellt und die Grenzen in der Weise zum Ausdruck gebracht, daß jede Provinz in einer, von der anderen Provinz verschiedenen Horizontalhöhe liegt. Wieder auf anderen derartigen Karten findet man das Meeresufer und die Grenzen allein plastisch ausgedrückt, und zwar durch erhabene Linien.

Die von der Provinzialständischen Blindenanstalt in Hannover ausgestellte Karte von Thüringen ist eine Reliefkarte, in welcher die Flüsse besonders tief eingegraben, die Hauptverkehrsstraßen durch aufgeklebte Fäden, die Städte durch Knöpfe ausgedrückt sind.

Auf den von dem Königlich Sächsischen Landes-Blindeninstitute in Dresden ausgestellten Reliefs sind die Flußläufe durch Rinnen, die Eisenbahnen durch Drahtlinien, die Städte durch Knöpfe angedeutet. Das Dresdener Institut hat auch einen Globus für Blinde zur Ausstellung gebracht; auf diesem sind die Parallelkreise und die Meridiane durch Drahtkreise wiedergegeben, die Landmassen erscheinen dem Meere gegenüber erhaben, die Lage der bedeutendsten Städte ist durch Knöpfe bezeichnet.

Aus Vorstehendem ergiebt sich, daß die Wiener Weltausstellung in Bezug auf Reliefkarten Außerordentliches darbietet, ja daß eine verhältnißmäßig große Anzahl der ausgestellten plastischen Karten unzweifelhaft zu den besten aller existirenden Reliefs zu zählen sind.

II. Wandkarten und Globen.

In nicht minder ausgezeichneter Weise als die Reliefkarten und plastischen Darstellungen der Erdoberfläche sind auch die Wandkarten, Atlanten und Globen auf der Ausstellung vertreten.

Besonderes Interesse erregen in dieser Hinsicht zunächst die von China und Japan ausgestellten Wandkarten. Die in der Chinesischen Abtheilung vorhandenen, China selbst, bezw. Theile desselben darstellenden Wandkarten sind ziemlich primitiv, etwa so, wie man in Europa derartige Karten vor drei Jahrhunderten ausführte. Auf einigen Karten sind zwar die Flüsse, nicht aber die Gebirge verzeichnet, die Chinesische Mauer ist durch eine gezackte Linie ausgedrückt, die Provinzialgrenzen sind durch verschiedenfarbige Linien angezeigt. Bei anderen Karten sind die ganzen Provinzen (nicht blos deren Grenzen) mit verschiedenen Farben überzogen, die Flüsse aber weiß gelassen und die Gebirgszüge durch an- und übereinander gereihte kleine Kegellinien dargestellt.

Japan, »das Land der aufgehenden Sonne«, bietet drei Karten dar, Japan selbst vorführend. Zwei derselben geben in einfachen Linien Flüsse und Gebirge wieder, die dritte Karte aber enthält so viele Angaben, daß sie jeder Uebersichtlichkeit entbehrt und fast wie ein Chaos erscheint.

In der Aegyptischen Abtheilung finden wir zwei in Alexandrien gefertigte Karten der Postverbindungen Aegyptens. Auf einer dieser Karten ist

zugleich ein vollständiger Briefporto-Tarif enthalten, welcher auf die sämmtlichen in Alexandrien vertretenen Postverwaltungen (die Italienische, Oesterreichische, Französische, Russische, Englische, Griechische und Aegyptische) Rücksicht nimmt.

Das Türkische Reich hat eine sehr große, prächtig ausgeführte Generalkarte der Europäischen Türkei ausgestellt. Die Karte ist unter Benutzung des neuesten Quellenmaterials von Stuchlick und Moretti gefertigt und erst im Frühjahr des laufenden Jahres vollendet worden.

Das Russische Reich ist durch gute Karten vertreten, unter welchen eine große, bei der Generalvermessungs-Direction in Helsingfors angefertigte Wandkarte von Finnland besonders auffällt.

Unter den Oesterreichischer Seits ausgestellten Karten sind namentlich die von dem K. K. militair-geographischen Institute in Wien ausgeführten und herausgegebenen Kartenwerke beachtenswerth. Ferner seien die Karten und Atlanten der Verlagshandlungen: Eduard Hölzl in Wien (Karten von Kozenn), Artaria u. Co. in Wien (Karten von Steinhauser, von Scheda, Schulz), Gerold in Wien (Karten von Simony u. A.) besonders hervorgehoben.

Das Deutsche Reich hat auf dem Gebiete der Kartographie von allen Staaten die besten Erzeugnisse ausgestellt. Schon seit Jahren sind ja auch die Leistungen Deutschlands auf diesem Gebiete als Musterleistungen anerkannt.

Es seien hier folgende, weithin bekannte Kartenhandlungen erwähnt, welche eine größere Zahl von Kartenwerken ausgestellt haben: Dietrich Reimer in Berlin (meistens Karten von H. Kiepert), F. H. Arnd's geographisches Institut in Weimar (Kartenwerke von H. Kiepert, C. F. Weiland, A. Gräf, C. Gräf u. A.), Carl Flemming in Glogau (Karten von Handtke, Sohr, Reymann), Justus Perthes in Gotha (Karten rc. von Ad. Stieler, Th. Menke, v. Spruner, H. Berghaus, E. v. Sydow, A. Petermann), Kellner u. Co. in Weimar, Meinhold in Dresden.

Aus dem eben erwähnten Verlage von Kellner u. Co. verdienen zwei Karten, Deutschland und Asien darstellend, besondere Beachtung; dieselben sind Photo-Lithographien nach Reliefs von Raaz.

Als außerordentlich gelungen in Bezug auf Zeichnung und Ausführung ist die im Verlage von Theodor Fischer erschienene, von Heinrich Möhl entworfene und gezeichnete Wandkarte der Provinz Hessen-Nassau zu nennen. Endlich seien noch der geographische Handatlas von Lange und der Atlas des Aetna (topographische und geologische Aufnahmen dieses Vulcans enthaltend) von Professor W. Sartorius von Waltershausen aus Göttingen anerkennend erwähnt.

Der Tapetenfabrikant W. Seyfarth in Gernsbach in Baden hat in der Gruppe 11 (Papierindustrie) zwei Wandkarten in Tapetendruck ausgestellt, nämlich eine Karte von Südwestdeutschland und eine Karte des Deutschen Reichs. Beide Karten enthalten wenige Angaben, sind jedoch durch ihre Klarheit und Uebersichtlichkeit ansprechend.

Der Belgische Staat hat ganz vorzügliche, genau und sorgfältig gefertigte Karten von Belgien und bezw. einzelnen Theilen desselben ausgestellt — Karten, welche im Königlich Belgischen Kriegsministerium gearbeitet sind und in erster Linie zu militairischen Zwecken dienen sollen. Es sind dies theils gestochene, theils photolithographische, theils photozinkographische Karten. Unter den photolithographischen fesselt insbesondere eine prächtige Karte der Stadt Namur und Umgegend.

Von den in der Französischen Abtheilung ausgestellten Karten fallen namentlich eine Riesenkarte der Verkehrswege in Frankreich und ein sehr specieller Plan von Paris in die Augen. Beide Gegenstände sind von dem Französischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten ausgestellt. Außerdem erregt eine recht gute, von Levasseur gefertigte Wandkarte von Europa unsere nähere Aufmerksamkeit.

Die Schweiz hat die höchst werthvolle, von dem Eidgenössischen Stabsbüreau in Bern in 25 Blättern herausgegebene topographische Karte der Schweiz von Dufour ausgestellt. Diese Karte ist im Maßstabe von 1:100,000 der Natur entworfen. Desgleichen können als treffliche Karten die von Furrer in Neuenburg, von der geographischen Anstalt von Müllhaupt und Sohn in Bern, von Wurster, Randegger u. Co. in Winterthur, sowie von Leuzinger in Bern ausgestellten bezeichnet werden.

In der Abtheilung der Vereinigten Staaten von Amerika wird unser Interesse in hohem Maße durch die Riesenkarte der noch im Bau begriffenen Nördlichen Pacific-Eisenbahn in Anspruch genommen. Diese 42 Fuß lange und 10 Fuß breite Karte, von dem Ober-Ingenieur W. Milnor Roberts entworfen und im Ingenieurbüreau der Bahn ausgeführt, verdient sowohl wegen des Gegenstandes, als wegen der Vorzüglichkeit der Arbeit eine eingehende Betrachtung.

Die Nördliche Pacific-Eisenbahn, nach der Karte vorzugsweise eine Thalbahn, wird die schiffbaren Gewässer des Oberen See's (Lake Superior) durch den Columbiafluß und den Pugetsund mit dem Stillen Ocean verbinden und so eine der wichtigsten, den Amerikanischen Continent durchschneidenden internationalen Handelsstraßen bilden. Der Hauptvortheil der Nördlichen Pacific-Eisenbahn liegt darin, daß sie den Weg zwischen New-York und dem Stillen Weltmeere um mehr als einhundert Deutsche Meilen abkürzt und, im Vergleich zu der Central-Pacific-Eisenbahn (Omaha-Ogden-San Sacramento-San Francisco), als Ueberlandroute die Tour von London nach China um etwa 300 Deutsche Meilen verringert. Insbesondere für den Südseehandel wird die Bahn nach ihrer Vollendung von größter Bedeutung werden. Die Karte zeigt in übersichtlicher Weise: 1) die Hauptbahn zwischen dem Oberen See und dem Pugetsund und die Zweigbahn vom Pond d'Oreille nach dem Stillen Ocean; 2) die Grenzen desjenigen Landstrichs, welchen die Regierung der Vereinigten Staaten der Nördlichen Pacific-Eisenbahn längs des Bahnkörpers bewilligt hat — ein Landgürtel von 80,000 Englischen Quadratmeilen. Die Hauptbahn ist 2000 Englische = 425 Deutsche Meilen, die Zweigbahn 500 Englische = 106 Deutsche Meilen lang. Der Bau der Eisenbahn wurde im Sommer des Jahres 1870 begonnen. Wie die Karte ergiebt, sind gegenwärtig von der Hauptbahn bereits 110 Deutsche Meilen vollendet, nämlich 96 Deutsche Meilen von Duluth (an der Nordwestecke des Oberen See's) bis nach Bismarck am Missouri, und 14 Deutsche Meilen von der westlichen Section der Bahn, zwischen dem Pugetsund und dem Columbiaflusse. Die Nördliche Pacific-Bahn wird den Staat Minnesota, die Territorien Dakota, Montana, Idaho und Washington durchschneiden und an ihrem westlichen Ende mit dem Eisenbahnsystem am Stillen Ocean, d. i. mit dem der Vereinigten Staaten und von Britisch-Columbia, in Verbindung stehen, während sie sich an ihrem östlichen Endpunkte an das große Eisenbahnnetz Canada's und der Atlantischen Staaten Nordamerikas anschließt. Aus der Karte erhellt auch die Topographie des riesigen Landstrichs, welchen die Bahn durch-

laufen wird. Zuerst durchzieht dieselbe die Wald- und Prairie-Ländereien von Minnesota, dann die Prairien von Dakota, überschreitet in diesem Territorium den Missouri, folgt später in dem an Gebirgszügen und Wäldern reichen Montana hauptsächlich dem Laufe des Yellowstone-Flusses (eines bedeutenden rechten Nebenflusses des Missouri), geht dann über den Bozeman-Paß im Thale des Jefferson und des Wisdom River aufwärts, überschreitet das Felsengebirge (Rocky Mountains) im Deer-Lodge-Paß, folgt demnächst abwärts den Flüssen Deer Lodge und HellGate bis zur Mündung des Blakfoot River, geht von da in gerader Linie bis zum Coeur d'Alene-See, durchschneidet die gewaltigen Grasebenen des Columbiathales im Washingtoner Territorium und schließlich die ungeheure Waldregion am Pugetsund. In Bezug auf Flußsysteme sei erwähnt, daß die Karte namentlich zeigt: die Quelle des St. Lorenzstromes nebst dem Oberen See und dem Michigansee, den Mississippi von der Quelle im Staate Minnesota bis zu seinem Eintritt in den Staat Illinois; den wasserreichen Missouri mit seinen vielen Nebenflüssen von der Quelle im Felsengebirge bis zur Aufnahme des Dakota-River; den Lauf des ebenfalls auf dem Felsengebirge entspringenden Columbiaflusses in seinen vielfachen Windungen bis zur Mündung in den Stillen Ocean.

Außer dieser höchst lehrreichen Karte sind von den Vereinigten Staaten noch eine ziemlich große Anzahl von Karten ausgestellt. Dieselben zeichnen sich sämmtlich durch Klarheit und Sauberkeit aus und stellen meistens Theile von Nord- oder Mittel-Amerika dar. Unter denselben seien eine große Karte von Nord-Amerika von Colton, Wandkarten der Union von Guyot und eine Reihe von Karten einzelner Abschnitte der Ostküste der Vereinigten Staaten von Bache und Peirce hervorgehoben.

In der Ausstellung der Cap-Colonie finden wir zuvörderst eine große Karte des Afrikanischen Continents, ferner die Karten der Entdeckungen Livingstone's, Moore's, Mauch's und Hübner's, sowie auch eine Karte der Postverbindungen der Cap-Colonie.

Schließlich sei noch erwähnt, daß auch Brasilien, Paraguay und die Britischen Colonien auf Queensland und Neu-Seeland Wandkarten und Pläne ausgestellt haben. —

Die ausgestellten Globen sind von der verschiedensten Größe und mannigfachsten Ausstattung und Ausführung. Wir erblicken Globen von 4 bis zu 30 Zoll Durchmesser; Globen mit einfachem Holzgestell einerseits und sehr elegantem, bronzirtem Gestell andererseits; Globen, von denen die einen nur sehr magere Angaben enthalten, die anderen mit reichen topographischen und physikalischen Details nebst Bezeichnungen über Meeresströmungen, Schiffscourse 2c. versehen sind.

Das Deutsche Reich ist vorzugsweise gut durch Globen vertreten. In erster Reihe müssen die in großer Zahl ausgestellten, rühmlich bekannten C. Adami'schen Reliefgloben und die Erd- und Himmelsgloben aus dem Verlage von Dietrich Reimer in Berlin genannt werden. Diese Globen sind nicht nur in gefälliger, ja sehr eleganter Weise technisch ausgeführt, sondern auch, unter Benutzung der neuesten Quellen, mit der größten Sorgfalt und Genauigkeit gearbeitet. Die Globen aus Arnd's geographischem Institut zu Weimar (gezeichnet von H. Kiepert, A. Gräf, C. Bruhns und R. Ludwig), die Globen und Reliefgloben von Ernst Schotte u. Co. in Berlin und die Globen von C. Adler in Hamburg verdienen ebenfalls volle Anerkennung.

Die Oesterreichisch-Ungarische Monarchie hat Globen von Fr. Schönninger in Wien, von Leopold Hugl ebendaselbst und von Felkel in Prag ausgestellt. Von diesen Globen sind hauptsächlich die von Schönninger (von 6, 9 und 12 Zoll Durchmesser) ansprechend. Die Globen von Felkel erscheinen nicht blos in Deutscher, sondern auch in Magyarischer Sprache.

In der Französischen Abtheilung treten uns Globen von Perisot und von Levasseur (Verlag von Delagrave) und von Bonnefont (Verlag von Rochette) entgegen.

Die Ausstellung von Nordamerika und das Nordamerikanische Schulhaus enthalten eine große Anzahl Globen von J. Schedler (Verlag von Steiger in New-York), sowie Erd- und Himmelsgloben von Joslin.

Schließlich sei noch erwähnt, daß auch Tellurien und Planetarien (von Dietrich Reimer, dem geographischen Institut in Weimar, Ernst Schotte u. Co., Fr. Schönninger, Felkel) auf der Wiener Weltausstellung nicht fehlen.

II. Kleine Mittheilungen.

Emil v. Sydow. Am 13. October starb hier im 62. Lebensjahre an den Folgen der bereits überstandenen Cholera der Königl. Oberst und Abtheilungs-Chef im Nebenetat des Großen Generalstabes Emil v. Sydow, in der ganzen wissenschaftlichen Welt als eine der ersten Autoritäten auf dem Gebiete der Kartographie bekannt. E. v. Sydow war (wie wir einem Nekrologe in dem Militair-wochenblatte entnehmen) am 15. Juli 1812 als Sohn des als belletristische Schriftsteller geschätzten Königl. Preuß. Majors a. D. v. Sydow, zu Freiburg im Königreich Sachsen geboren und erhielt seine Erziehung im elterlichen Hause zu Erfurt, wo er demnächst das Gymnasium bis in sein 15. Jahr besuchte. Die Entschiedenheit seiner Neigung zum Soldatenstande war Anlaß, daß er als Hospitant zur dortigen Divisionsschule zugelassen wurde, wo er sich mit seltenem Eifer den Fachstudien, vor Allem dem mit der Erdkunde in Beziehung stehenden Theile derselben, widmete.

Beim 31. Infanterie-Regiment eingetreten, avancirte er bereits mit dem 18. Jahre zum Offizier, und drei fernere Jahre reichten hin, seine Verwendung als Lehrer jener Divisionsschule angemessen erscheinen zu lassen, ein Verhältniß, in welchem er zehn Jahre verblieb, zuletzt ausschließlich mit den geographischen Disciplinen betraut, denen er durch die Veröffentlichung seiner Wandkarte (Erdkarte 12, Karten der Welttheile im Ganzen 43, Deutschland 9 Sectionen) bereits im Jahre 1838 einen wesentlichen Dienst leistete.

1843 als Mitglied der Ober-Militair-Examinations-Commission nach Berlin berufen, trat v. Sydow mit Alexander v. Humboldt, C. Ritter und anderen Koryphäen der Wissenschaft in nähere, seine Bestrebungen wesentlich fördernde Beziehungen. 1849 ward er mit dem geographischen Unterricht des Prinzen Albrecht, und bald darauf mit dem Vortrage über Militairgeographie in der Allgemeinen Kriegsschule betraut, die er — eine 5jährige Unterbrechung abgerechnet — bis an sein Ende fortgeführt hat.

In die erste Periode seiner Dienstleistung als Lehrer der Militairgeographie an der Allgemeinen Kriegsschule fällt seine Verwendung als Generalstabsoffizier der 4. Cavalleriedivision in Kurhessen während der Mobilmachung 1850/51. Bereits damals fiel die höchst practische Verwendung seiner Specialkenntnisse auf. Ein verdächtiger Landmann sagte bei der Vernehmung aus, daß er von N...... komme. »Von N......«! bemerkte Sydow, »und da haben Sie rothe Erde an den Stiefeln, von B...... sind Sie!« Der völlig aus der Fassung gebrachte Mensch konnte nun leicht ausgeforscht werden.

Neben den militair-geographischen Studien und Vorträgen hatte sich Sydow mit so großer Vorliebe kartographischen Arbeiten hingegeben, daß ihm die Förderung derselben zur Lebensaufgabe wurde, und er im Jahre 1855 dieser Richtung folgend, seinen Abschied erbat, um nach Gotha überzusiedeln, wo Bernhard Perthes im Begriff war, durch Begründung der klassischen Zeitschrift »Geographische Mittheilungen« ein neues Centrum der Wissenschaft ins Leben zu rufen, und wo sich zugleich ein reiches Feld für kartographische Thätigkeit darbot. In der genannten Zeitschrift hat v. Sydow unter dem Titel: »der kartographische Standpunkt Europas« eine Reihe von Abhandlungen veröffentlicht, die einen ganz neuen Literaturzweig eröffnen, dessen Anbahnung nur der nachhaltigsten Ausdauer, verbunden mit einer umfassenden Beherrschung des Stoffs, gelingen konnte. Was bisher an kurzen Anzeigen und Kritiken in Bezug auf neuere Kartenarbeiten zerstreut geboten wurde, erschien nunmehr vereinigt in Gestalt wissenschaftlich begründeter und sachgemäß vergleichender Besprechungen, welche an Originalmittheilungen aus den Archiven aller Europäischen Staaten anknüpfen.

v. Sydow hat durch diese Aufsätze der Kartenkritik eine vortreffliche Grundlage gegeben und durch centralisirende Beleuchtung sehr verschiedener Methoden anregend und belebend auf die Kartenarbeiten gewirkt und mehrfach die Genugthuung gehabt, Verbesserungen und Erweiterungen officieller Mappirungsarbeiten in verschiedenen Staaten zu veranlassen.

Selbstredend hat Alles dieses in erhöhtem Maße stattfinden können, als v. Sydow im Jahre 1860 seine Wiederanstellung als Major erhielt und dem Großen Generalstabe attachirt wurde, ein Verhältniß, welches 1867 in das eines Abtheilungs-Chefs im Nebenetat überging. Seine Ernennung zum Obersten unter dem 26. Juli 1870 war einer der letzten Acte, welchen Se. Majestät der König vor dem Abgang zur Armee vollzogen hat. Bereits damals hatten sich die großen Verdienste klar herausgestellt, welche v. Sydow, der bereits 1866 darin so Ausgezeichnetes geleistet, sich neuerdings um die vielbewunderte kartographische Ausstattung der Armee erworben.

Neben den Anerkennungen, die v. Sydow namentlich auch durch Verleihung vaterländischer und fremder Orden in reichem Maße geworden, ist auch der ihm im Jahre 1855 verliehenen großen goldenen Medaille für Kunst und Wissenschaft mit dem Bildniß König Friedrich Wilhelms IV. zu gedenken.

Unter v. Sydow's Kartenwerken, die fast sämmtlich mehrfache Auflagen erfahren haben, sind außer den vorerwähnten Wandkarten hervorzuheben:

1) Schulatlas in 42 Blatt, bereits 1867 in 20 Auflagen,
2) Methodischer Handatlas für das wissenschaftliche Studium der Erdkunde, 34 Blatt, 4 Auflagen, eine ausgezeichnete Arbeit, deren Erscheinen in neuer Gestalt den Verewigten ernstlich beschäftigt hat, wobei wesentliche Verbesserungen ohne Zweifel hoch gespannten Ansprüchen genügt haben würden,

3) Karte von Thüringen und dem Harz 1841,
4) Atlas zur Deutschen Uebersetzung von Thiers Geschichte der Revolution, des Konsulats und des Kaiserreichs,
5) Hydrographischer Atlas in 27 Blatt,
6) Orographischer Atlas in 24 Blatt und verschiedene Netzatlanten.

Schriftstellerisch ist Herr v. Sydow hauptsächlich in der periodischen Presse thätig gewesen. Der Chef des Generalstabes, Feldmarschall Graf Moltke hat dem Dahingeschiedenen im Namen des Offiziercorps und der Beamten des Generalstabes einen sehr ehrenvollen Nachruf gewidmet.

Die Aus- und Einfuhr des Deutschen Reichs im ersten Viertel des laufenden Jahres. Das Kaiserliche statistische Amt in Berlin läßt die ihm obliegenden umfangreichen Veröffentlichungen über die gemeinsame Statistik der Deutschen Staaten in Vierteljahrsheften unter dem Titel »Statistik des Deutschen Reiches« erscheinen. Das erste dieser Vierteljahrshefte liegt vor und ihm entnehmen wir die folgenden Ziffern über die Aus- und Einfuhr des Deutschen Reichs im ersten Viertel des laufenden Jahres.

Die hierbei in Betracht kommenden Waaren sind in 28 Klassen eingetheilt. Selbstverständlich heben wir aus ihnen nur diejenigen hervor, deren Bewegung von allgemeinerem Interesse ist, und betonen besonders das Mehr oder Weniger der Einfuhr gegen die Ausfuhr.

Was zunächst die Getreide-Einfuhr anlangt, so übersteigt sie fast durchweg die Ausfuhr. Bei Gerste, Hafer, Mais allerdings nur in geringem Grade, sehr bedeutend aber beim Roggen. Hier beträgt das Mehr der Einfuhr: 1,600,000 Ctr. (gegen 308,000 Ctr. Ausfuhr). Dagegen haben wir 532,000 Ctr. Weizen mehr aus- als eingeführt (Ausfuhr 1,300,000, Einfuhr 768,000).

Besonders günstig stellen sich die Zahlen bei den Kartoffeln. Von dieser Frucht wurden nur 60,100 Ctr. ein- und 1,400,000 Ctr. ausgeführt, mithin ein Mehr der Ausfuhr von rund 1,340,000 Ctr.

Wein (bezw. Most) in Fässern und Flaschen wurde ausgeführt im Betrage von 63,500 Ctr., eine Zahl, welche von der Einfuhr um 213,700 Ctr. übertroffen wird. Dagegen gaben wir dem Auslande 107,000 Ctr. Bier mehr, als wir von ihm empfingen (die Einfuhr betrug nur 25,700 Ctr.). Hopfen wurde um 13,300 Ctr. mehr aus- als eingeführt (Einfuhr 6200 Ctr.). Ebenso beträgt die Ausfuhr des Branntweins 187,000 Ctr. mehr als die Einfuhr.

In den Colonialwaaren überwiegt selbstverständlich die Einfuhr. Die Kaffee-Einfuhr z. B. betrug 499,000 Ctr., die Ausfuhr nur 763 Ctr. Dagegen erreicht die Ausfuhr von Rohzucker eine stattliche Höhe. Sie beträgt 71,800 Ctr. gegen eine Einfuhr von 23,874 Ctr.

Taback (und zwar unbearbeitete Blätter und Tabacksstengel) bedurften wir 734,000 Ctr. und gaben wir ab 18,313 Ctr. Dafür haben wir das fertige Fabrikat mehr aus- als eingeführt, nämlich Rauchtaback um 3300, Cigarren um 6220, Schnupftaback um 1080 Ctr.

Unter der Rubrik: »Sämereien, Früchte, Gewächse« finden sich folgende Zahlen: Die Ausfuhr von Stroh übersteigt die Einfuhr um 27,200 Ctr., von Sämereien, Gartengewächsen ꝛc. um 47,700 Ctr., von Beeren (getrocknet, gebacken ꝛc.),

Säften, ohne Zucker eingekocht, um 15,100 Ctr. Dagegen erhielten wir an Raps und Rübsaat 14,000, an Leinsaat 660,000, an Kleesaat 58,200, an Heu 11,500, an getrocknetem Obst 38,300, an frischen Südfrüchten 51,700, an Korinthen und Rosinen 55,200 Ctr. mehr, als wir ausführten.

Die Pferde-Einfuhr übersteigt die Ausfuhr (8560 Stück) um 10,800 Stück. (Esel — und das geben wir als Curiosum — haben wir nur einen ausgeführt und zwei dafür bekommen). Dagegen werfen die Zahlen bei der Ausfuhr von Rindvieh ein günstiges Licht auf unsere Viehzucht. Bei den Stieren (Ochsen) beträgt das Mehr der Ausfuhr 4300, beim Schafvieh sogar 302,000 Stück.

Sonst haben wir in der Abtheilung: Thiere und animalische Nahrungsmittel nur noch bei den Fischen (und Krebsen) und bei der Butter ein Mehr der Ausfuhr, dort um 10,400, hier um 21,900 Ctr.

Sehr beträchtlich ist die Deutsche Steinkohlen-Ausfuhr. Sie beläuft sich auf 15,100,000 Ctr. und übersteigt die Einfuhr um rund 11,000,000 Ctr. Coaks, Braunkohlen, Brennholze dagegen haben wir in bedeutender Höhe eingeführt.

Auf den Stand einzelner Industriezweige dürfte durch folgende Zahlen ein Licht fallen. Mehr aus- als eingeführt hat Deutschland: an Fliesen, Mauer- und Dachziegeln 1,370,000 Ctr., an Porzellan 13,300 Ctr., an Hohlglas 79,100 Ctr., an Eisenbahnschienen 116,000 Ctr., an Zinkblechen 37,900 Ctr., an Theer und Pech 137,000 Ctr., an Parfümerien aller Art 3980 Ctr. (Einfuhr nur 989 Ctr.), an Lederwaaren 3230 Ctr., an Heede und Werg 262,000 Ctr., an Kunstwolle (Shoddywolle) 22,700 Ctr., an leinenen Zeugwaaren 13,200 Ctr., an baumwollenen Zeugwaaren 22,600 Ctr., an anderen wollenen Zeugwaaren 25,000 Ctr., an seidenen und halbseidenen Waaren 3490 Ctr., an Papier 70,800 Ctr., an Möbeln aller Art 12,100 Ctr., an sonstigen Holzwaaren 24,100 Ctr., an Fortepianos 8180 Ctr., an anderen musikalischen Instrumenten 3860 Ctr., an Gewehren aller Art 1970 Ctr., an wissenschaftlichen Instrumenten 342 Ctr. u. s. w.

Dagegen hat Deutschland mehr ein- als ausgeführt: an Roheisen 2,150,000 Ctr., an groben Eisen- und Stahlwaaren 125,000 Ctr., an Bettfedern 12,900 Ctr., an Lumpen 32,200 Ctr., an rohen Rindshäuten 139,000 Ctr., an dito Kalbsfellen 16,400 Ctr., an andern Häuten zur Lederbereitung 33,200 Ctr., an Flachs 280,000 Ctr., an Hanf 104,000 Ctr., an roher Baumwolle 680,000 Ctr., an roher Schafwolle 163,000 Ctr., an rohem Flachs- oder Hanfgarn (Maschinengespinnst) 61,700 Ctr., an groben Holz- und Korbwaaren (roh, ungefärbt) 111,000 Ctr. u. s. w.

Zur Geschichte des Deutschen Postwesens. Einen interessanten Beitrag zur Geschichte des Verkehrswesens in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts bildet die Königlich Polnische Churfürstlich Sächsische Postordnung vom 27. Juli 1713, aus welcher man das Bestreben erkennt, innerhalb des weiten Gebiets des ehemals Sächsisch-Polnischen Reichs eine geordnete Beförderung von Personen und Sachen herbeizuführen. Zu dem Zwecke werden für die auf den Landstraßen fahrenden Posten besondere Vorrechte in Anspruch genommen, wie sie im Allgemeinen in den neueren Postgesetzgebungen, bz. bis auf den heutigen Tag noch erhalten sind. Nach jener Postordnung ist es »denen sämmtlichen reuth- und fahrenden, sowohl Ordinair- als Extraordinair-Posten, zu desto richtiger und bequemer Absolvirung

ihrer Course, erlaubet, sich aller reservirten sogenannten Fürsten-, Herren-, Neben-, Schleif- und Feldwege zu gebrauchen. Dafern aber dergleichen Wege nicht vorhanden und dennoch in denen Straßen, wegen unterlassener Besserung, oder sonst nicht wohl fortzukommen ist, wird in Kraft dieses denen Posten, ohne jemands Eintrag oder Anhaltung, verstattet, andere Nebenwege, jedoch soviel möglich, ohne Schaden und Nachtheil besaamter Felder und derer Wiesen, zu suchen und sich derselben zu gebrauchen.« An die in unserm jetzigen Reichspostgesetze enthaltene Bestimmung, daß jedes Fuhrwerk den ordentlichen Posten, sowie den Extraposten, Courieren und Estafetten auf das übliche Signal auszuweichen hat, erinnert die Vorschrift der Postordnung, daß »allen denen Posten begegnende Carossen, Chaisen, Kaleschen, Fracht- und andere Wagen, wie die Nahmen haben, auf durch das Post-Horn gegebenes Zeichen, ohne Weigerung ausweichen, und Niemand sich demselben, unter einerley Vorwand, bei Zehn Thaler Straffe zu widersetzen, hiermit befehligt sein.« Bei Androhung gleicher Strafe wird ferner bestimmt, daß den Posten vorfahrende Wagen auf gegebenes Signal still zu halten und ersteren zum Vorbeipassiren Platz zu machen haben. Auf die nach Leipzig gehenden und von da zurückkehrenden Frachtwagen mit Kaufmannsgütern sollen diese Vorschriften indeß nicht streuge Anwendung finden: »Die Nothdurft und Vorzug unseres Stapel- und Handels-Platzes zu Leipzig erfordert, daß mit denen Frachtwagen ein Unterschied gemacht werde; denn wo und wann die dahin gehenden, und wieder von da herkommenden mit Kaufmannsgut beladenen Frachtwagen nicht ausweichen können, oder der Ausbruch durch die Lasten die gebesserten Straßen zerreißen möchte, so ist der Frachtfuhrmann weiter nicht gehalten, als daß er, nach gehörtem Horn-Blasen, stille halten und die Post vorbey fahren lasse.« An letztere Verordnung schließt sich die Bestimmung an, daß »denen Posten, bey ihrer Ankunft, nicht aber den ledigen, zurückkehrenden, sofort, als sie sich durch gewöhnliches Zeichen des Horns zu erkennen geben, die Thore und Schlagbäume in denen Städten (Vestungen allein ausgenommen) ohne Säumniß geöffnet werden, und die Fährleute an denen Schifbahren und andern Ströhmen sie ohne den geringsten Aufenthalt oder Entgeld übersetzen, und es bey Strafe eines halben Güldens, oder Tag- und Nachtgefängnisses, anders nicht halten sollen.« Darauf, daß die Postillone während der Fahrt das ihnen gelieferte Wappenschild an der »Livrée« tragen und das Posthorn mit sich führen, wird besonderer Werth gelegt, denn »die Postillions sollen von allen hier und da sonst gewöhnlichen Pferde-, Zoll-, Geleite-, Brücken-Gelde und dergleichen befreyet seyn, außer dem, bey des Horns und Schilds Zurücklassung, aber die Gebühr, gleich denen Bauern, und zwar von ihrem eigenen (Gelde), abzutragen schuldig sein.« Eine sehr hohe Strafe ist auf das mißbräuchliche Führen und Gebrauchen des Posthorns von Privatfuhrleuten, welche damit die den Posten eingeräumten Vergünstigungen auf sich anzuwenden suchen, festgesetzt: »Da Wir dergleichen Frevel und Ungebühr zu verstatten nicht gemeynet sind: So soll das Posthorn zu führen, und sich dessen zu gebrauchen, außer den Postillionen, keiner, wer der auch sey, unter keinerley Vorwand sich gelüsten lassen, bei Zehen Thaler, oder wenn es vermögende Leute aus Frevel thäten, bey 20 Rheinischer Goldgülden Strafe.«

Mit aller Strenge wird darauf gehalten, daß die Beförderung der Posten in der vorgeschriebenen Zeit geschieht; Versäumnisse, welche daraus entstehen, daß die Postillone unterwegs unerlaubter Weise an Wirthshäusern anhalten, werden unnachsichtlich geahndet; »eine jede auf solche Art und ohne Göttliche Gewalt ver-

säumte Stunde sollen die Postillione mit Einem Thaler zu verbüßen gehalten seyn.« Versäumnisse bei Estafetten werden sogar mit einem Thaler für jede halbe Stunde bestraft.

Ebenso streng wird die unerlaubte Beförderung von Personen geahndet: »Im Falle ein Postillion sich gelüsten ließe, eine oder mehr Personen aufzusetzen, und das Postgeld unter zu schlagen, derselbe soll das erstemal mit 8. Tägiger Gefängniß gestrafet, darinnen mit Wasser und Brodte gespeiset, auch, wenn er solchen Betrug ferner verüben möchte, mit doppelter Straffe angesehen werden; Immaßen dann diejenigen Postillions, so auf denen Retour-Posten Personen überführen, mit ebenmäßiger Straffe unabläßig zu belegen seynd.« Nach einer späteren besonderen Verordnung vom 19. Juli 1717 sollen »die Gleits-, Zoll-, Accis- und Licent-Bereuther auf diesen Betrug mit Acht haben, von denen antreffenden Postillions die Vorzeigung ihrer jedesmal bey sich habenden Pässe, darinnen die Anzahl der Passagiers, so gezahlet, enthalten, forderu, und da ein oder der andere auf der Post, der nicht in erwehnten Paß benennet, angetroffen, selbigen sogleich absteigen lassen, den Postillion aber zur Strafe vor jede solche Person einen Thaler abfordern. Um aber dergleichen Unterschleiffe um soviel weniger zu befahren: So sollen die Postmeister und Posthalter ihre zu denen Ordinair-Posten brauchende Knechte, nach einer aus dem Ober-Post-Amt zu erwarten habenden Formul verpflichten lassen; derjenige aber, der hierinnen sich säumig erweiset, wird um 6 Thaler in Straffe genommen.« Im Weiteren ergeht zur Verhütung von Unterschleifen an die expedirenden Beamten die Anweisung: 1) die Postwagenmagazine bei der Ankunft der Posten »fleißig zu visitiren; 2) beym Umpacken, bevorab bey Nacht, mit Laternen und Licht selbst zugegen zu seyn; 3) daß unter währenden diesen Umpacken die Postillions einander nicht Briefe zu parthieren, sorgfältige Acht zu haben; 4) an denen Orten, wo sie passiren, zu dem Ende auf deren Thun und Unterschleiffe ein wachsames Auge zu führen.« Hierin saumseligen Beamten wird eine Strafe von vier Thalern, den Postillonen Gefängnißstrafe angedroht.

Die Arbeiten am Gotthard-Tunnel. Ueber den Stand der Arbeiten an der St. Gotthardbahn (vergl. Postarchiv S. 343) enthält der dritte Vierteljahrsbericht des Schweizerischen Bundesrathes, welcher den Zeitraum vom 1. April bis 30. Juni d. J. umfaßt, folgende Angaben.

Die Bahntrace durch die Thäler des Tessin ist soweit vorbereitet, daß die Erdarbeiten und Kunstbauten am 20. Mai für die Linie Lugano-Chiasso und am 19. Juni für die Linien Biasca-Bellinzona und Bellinzona-Locarno in Entreprise gegeben werden konnten. Die meisten Offerten, namentlich für die ersterwähnte, in kleinere Loose getheilte Linie, waren von Italienischen Unternehmern eingegangen. Für die Bahnlinie am Monte Cenere ist mit der Triangulation und der Nivellirung begonnen worden.

Am Richtstollen des großen St. Gotthard-Tunnels waren die Arbeiten auf der Nordseite bei Göschenen innerhalb des oben erwähnten Zeitraums von 87,2 auf 208,2 Meter vorgerückt. Die mittlere Zahl der Arbeiter betrug 359, die höchste (im Monat Mai) 472. Das große Gebäude für die Turbinen und Luftdruckmaschinen war Ende Juni der Vollendung nahe, ebenso ein Theil der großen Wasserleitung. Außerdem wurde mit der Errichtung von Wohnhäusern für die Arbeiter

und mit dem Gebäude für die Direction des St. Gotthardbahn-Unternehmens rüstig vorgeschritten.

Auf der Südseite bei Airolo schritt der Richtstollen von 165,1 auf 219,2 Meter vor, die Ausweitung von 150,4 auf 214,8 Meter. Die Gewölbemauerung wurde im Ganzen um 348,8 Meter gefördert. Die Zahl der Arbeiter belief sich durchschnittlich auf 518, im Maximum auf 751. Auch hier wurde ein Gebäude für die Turbinen errichtet und mit der Aufstellung der Turbinen und Luftdruckmaschinen begonnen. Ein Wohnhaus für 200 Arbeiter ist im Bau begriffen.

In ähnlicher Weise, wie dies bei der Durchbohrung des Mont-Cenis-Tunnels der Fall gewesen ist, liefert auch das St. Gotthard-Unternehmen wichtige Aufschlüsse über die geologischen Formationen des Centralalpenstockes, die voraussichtlich nicht ohne schätzenswerthe weitere Resultate für die Wissenschaft bleiben werden.

Dem vorliegenden Vierteljahrs-Bericht entnehmen wir hierüber Folgendes:

Bei Göschenen ist der Richtstollen während des Monats April und bis Ende Mai durch vollständig compacten Gneißgranit getrieben worden, der nur sehr selten durch gelegentliche Klüfte, theils in verticaler, theils in beinahe horizontaler Richtung, größtentheils jedoch von wenig ausgesprochener Formation, unterbrochen war. Gegen Ende Mai stieß man auf ein Lager von Bergkristall mit Chloritadern, in weißes Gestein eingebettet und reich an Quarz und Feldspath. Von da ab und während des Monats Juni verlor das Gestein die bisherige Gleichförmigkeit. Es folgten mehrere Reihen von verticalen Klüften, ausgefüllt durch verhältnißmäßig weichere Lager. Auch der hiernächst zu Tage tretende granitische Gneiß zeigte einige horizontale Klüfte und verlor im Allgemeinen an Härte.

Bei Airolo mußten die Arbeiten während des Monats April unter dem Zufluß einer verhältnißmäßig bedeutenden Wassermasse ausgeführt werden. Gegen Ende des Monats trat hierin eine Wendung zum Besseren ein, gegen Ende des Monats Mai, und noch mehr Mitte Juni, entstanden jedoch in dieser Richtung neue Schwierigkeiten. Das Gestein trat fortwährend in der Form von hellfarbigem, sehr zerrissenem Glimmerschiefer mit Thonlagern, Hornblende- und Granatschichten auf. Die lose Beschaffenheit des Steins machte überall eine solide Zimmerung des Richtstollens nöthig.

Nach zwei neueren Veröffentlichungen über die geologische Beschaffenheit des St. Gotthard, die eine von Professor Giordano in Florenz, Inspector des Königlich Italienischen Minen-Instituts, die andere von Professor v. Fritsch in Frankfurt a. M. (Letzterer von der Schweizerischen geologischen Commission mit dieser Untersuchung beauftragt), werden die Formationen, durch welche der St. Gotthard-Tunnel gehen wird, in folgender Reihe von Nord nach Süd auftreten:

I. Nach Professor Giordano.

	In einer Mächtigkeit von
Granitischer Gneiß von mehr oder weniger homogener Beschaffenheit	2,200 Meter.
Mehr oder weniger schiefriger Gneiß mit fast verticaler Schichtung	350 »
Cristallinischer Kalk mit Glimmer	130 »
In Gneiß übergehende Glimmerschiefer und schwarzer Schiefer ...	870 »

	In einer Mächtigkeit von
Glimmerreicher Gneiß, in Glimmerschiefer übergehend, mit wenigen schwachen Hornblendestreifen	6,310 Meter.
Schiefriger Gneiß mit Quarzadern und Drusen, zuweilen von beträchtlicher Größe	1,680 »
Mehr oder weniger hornblendehaltiger Glimmerschiefer..........	2,910 »
In Gneiß übergehender Glimmerschiefer, reich an Granaten und Quarzadern	620 »
Angnommene Länge des Tunnels.....	15,070 Meter.

II. Nach Professor v. Fritsch.

Granitischer Gneiß von mehr oder weniger homogener Beschaffenheit	2,200 Meter.
Mehr oder weniger schiefriger Gneiß........................	450 »
Cristallinische Kalke, theilweise grauer Marmor...............	350 »
In Gneiß übergehende glimmerhaltige Chloritschiefer...........	1,300 »
Glimmerreicher Gneiß, in Glimmerschiefer übergehend	6,600 »
Mehr oder weniger hornblendehaltiger Glimmerschiefer.........	1,600 »
Mehr oder weniger schiefriger Gneiß........................	270 »
Glimmerschiefer, reich an Granaten und Quarzadern...........	800 »
Hornblende- und Talkschiefer, zuweilen dioritisch oder in Serpentin übergehend, in großer Zahl in die vorerwähnten vier Schichten eingelagert........................	1,250 »
Dolomit, Gips und Anhydrite	100 »
Angenommene Länge des Tunnels.....	14,920 Meter.

Wenn man berücksichtigt, welchen großen Schwierigkeiten eine genaue Bestimmung der Grenzen der verschiedenen Formationen begegnet, da die Achse des Tunnels sich in beträchtlicher Tiefe unterhalb des Beobachtungs-Standpunktes hinzieht und die Formationen selbst nicht so genau geschieden, wie sie oben dargestellt sind, sondern mehrfach ineinanderlaufend sich folgen, so ist nicht zu verkennen, daß die von den beiden namhaften Gelehrten abgegebenen Gutachten, soweit dies nach Lage der Sache nur irgend zu verlangen ist, beinahe in völliger Uebereinstimmung sich befinden.

Aller Wahrscheinlichkeit nach wird man nicht so festen und zugleich so mächtigen Lagern begegnen, wie bei den Quarzschichten des Mont-Cenis, weil die erwähnten Hornblende- und Quarzschiefer, welche voraussichtlich die bedeutendste Festigkeit haben werden, vielfach mit Gneiß und Glimmerschiefer-Gestein abwechseln.

Jedenfalls bestätigen diese Forschungen die schon früher von Schweizerischen und Italienischen Geologen ausgesprochene Ansicht, daß die Durchbohrung des St. Gotthard, abgesehen von der um drei Kilometer längeren Strecke, keine größeren Schwierigkeiten, wie jene des Mont-Cenis darbieten wird. Im Uebrigen bieten die schätzenswerthen Erfahrungen, welche bei der Durchbohrung der Cottischen Alpen gemacht worden sind, die an beiden Mündungen in Anwendung kommenden mächtigen hydraulischen Kräfte, welche jene bei Durchbohrung des Mont-Cenis weit überbieten, sowie das ausgebildete System der mechanischen Bohrung, die Mittel zur Ueberwindung großer Schwierigkeiten.

Trotz des schwer zu bewältigenden Materials werden daher die Arbeiten täglich mehr gefördert. Während im Monat April nur eine Maximalleistung von 1,8 Meter pro Tag erreicht wurde, betrug dieselbe im Monat Mai schon 2,4 Meter, im Monat Juni 3,5 Meter. Die Gesammtlänge der Bohrlöcher stieg von 1142 Meter im Monat April auf 1344 pro Mai und 1431 pro Juni. Auf der Nordseite bei Göschenen waren fortwährend sechs Bohrmaschinen aus der Fabrik von Dubois & François in Seraing im Gebrauch, am 28. Juni wurden fernere Versuche mit einer neuen Bohrmaschine von Mac Kean begonnen.

Bei Airolo haben dagegen die Bohrungen mit Maschinen überhaupt erst am 24. Juni angefangen werden können.

Man darf hoffen, daß dieses große Werk, Dank der Fortschritte auf dem Gebiete der Wissenschaft und Technik, in dem für seine Vollendung vorgesteckten verhältnißmäßig kurzen Zeitraum zu Ende geführt werden wird.

Die Bevölkerung des alten Rom. Genauere Statistiken über Bevölkerungsverhältnisse sind bekanntlich erst in neuerer Zeit aufgestellt worden. Im Alterthume warf man mit den Hunderttausenden um sich, wie es heut noch im Orient zum Theil der Fall ist und wenn es jetzt die Wissenschaft versuchen will, ein deutliches und richtiges Bild von solchen Verhältnissen zu geben, so strengt sie allen Scharfsinn an und erreicht doch kaum mehr als halbbefriedigende Resultate. In einem der neuesten Hefte der Hildebrand'schen Jahrbücher für National-Oeconomie und Statistik hat der geistvolle Sittenschilderer des alten Roms, Professor Dr. Friedländer, einen neuen Versuch gemacht, aus den wenigen, einigen Anhalt gewährenden Angaben der alten Schriftsteller, die muthmaßliche Einwohnerzahl der Stadt zu verschiedenen Zeiten zu berechnen. Die plebs urbana unter August wird bei Gelegenheit eines Geschenkes auf 320,000 Köpfe angegeben, aber es ist nicht ganz zweifellos, was unter dieser plebs urbana zu verstehen sei: wahrscheinlich die ganze männliche Bürgerbevölkerung mit Einschluß der Freigelassenen. Die Zahl der weiblichen Bevölkerung kann nur geschätzt werden. Fest steht allein, daß sie geringer war, als die männliche Bevölkerung. Wietersheim, mit dem Professor Friedländer übereinstimmend, zieht deshalb nach den Normalverhältnissen der jetzigen Großstädte 5 pCt., wegen des Mangels weiblicher Dienstboten noch 12 pCt. ab, was 265,600 freie weibliche Personen der Plebs ergeben würde. Dazu 10,000 Senatoren und Ritter nebst Angehörigen, 13,000 Soldaten und 6000 Fremde, ergiebt eine Gesammtbevölkerung von 668,000 Köpfen. Ueber die Sclavenbevölkerung läßt sich aber nicht eine einzige bestimmte Thatsache ermitteln und es ist ganz willkürlich, wenn die Einwohnerzahl Roms mit Einschluß derselben auf etwas über 1 Million veranschlagt wird. Bis zur Zeit der großen Epidemie unter Marc Aurel ist wahrscheinlich, wenigstens nach der Analogie der Europäischen Großstädte, ein stetes Wachsthum anzunehmen und die Stadt mag unter Vespasian 1½ Millionen, in der ersten Hälfte des zweiten Jahrhunderts n. Chr. sogar 2 Mill. betragen haben. Jedenfalls hat sie also an die Größe der gegenwärtigen Hauptstadt Englands noch nicht herangereicht, obgleich sie im Verhältniß zu den damaligen Städtebevölkerungen eine jedenfalls noch viel hervorragendere Stelle eingenommen hat, als das heutige London.

Weltausstellung zu Philadelphia. Der Congreß der Vereinigten Staaten hat im Jahre 1871 beschlossen, daß das hundertjährige Jubiläum der Unabhängigkeit der Vereinigten Staaten im Jahre 1876 durch eine Kunst-, Fabrik-, Acker- und Bergwerksproducten-Ausstellung in Philadelphia gefeiert werden soll. Nach einer Proclamation des Präsidenten Grant vom 3. Juli d. J. wird die Ausstellung vom 19. April bis 19. October stattfinden. Copien einer Proclamation sind an Vertreter der auswärtigen Mächte in Washington mitgetheilt worden und der Staatssecretair spricht in einem Begleitschreiben die Hoffnung aus, »daß die durch die Ausstellung gebotene Gelegenheit zum Austausche der nationalen Gefühle und zum friedlichen Verkehr zwischen den Völkern aneifern und für Wissenschaft und Industrie große Vortheile bringen werde. Das Ausstellungsgebände soll in dem schönen Fairmountpark der Stadt Philadelphia seinen Platz finden. Die Gruppen der Ausstellung sind:

Rohstoffe aus dem Mineral- und Thierreich, Roh- und verarbeitete Stoffe, welche als Nahrungsmittel oder in der Industrie gebraucht werden, und welche das Resultat von Extractions- oder Combinationsprozessen sind.

Gewebe und Filzproducte, Kleidungsstücke und Gegenstände, welche am Körper getragen werden.

Möbel und andere für Wohnungen benutzte Gegenstände.

Werkzeuge, Instrumente, Maschinen und Gebrauch derselben.

Motoren und Uebertragung.

Apparate und Methoden für die Vermehrung und Verbreitung der allgemeinen Kenntnisse.

Ingenieurkunst, öffentliche Arbeiten und Architectur ꝛc.

Plastische und graphische Künste.

Gegenstände, die Bestrebungen beleuchtend, den physischen, geistigen und moralischen Zustand der Menschen zu verbessern.

Internationale Niagara-Brücke. In nächster Zeit steht die Vollendung der großen internationalen Eisenbahnbrücke bevor, welche den Niagarafluß zwischen Buffalo und Fort Erie überspannen wird. Dieselbe ist das Werk einer unabhängigen Gesellschaft, wurde im Mai 1870 begonnen und wird nach ihrer Vollendung etwas mehr als eine Million Dollars kosten. Der Oberbau ist von Eisen ausgeführt und ruht auf Steinpfeilern; für das Durchlassen der Schiffe ist die nöthige Zahl von Zugbrücken vorgesehen. Die Länge der Hauptbrücke über den Fluß beträgt nahezu 2000 Fuß; die Entfernung bis zum West-Ende der Brücke über den Blackrock-Hafen, quer über die Squaw-Insel, beläuft sich auf etwa 1200 Fuß und die Länge der Brücke über den gedachten Hafen bis Niagara-Street ist 517 Fuß. Von dem Canadischen Ufer aus gezählt hat die Brücke neun Bogen über den eigentlichen Fluß: drei derselben haben je 190 Fuß im Lichten, die drei folgenden haben je 240 Fuß und nächstdem zwei Zugöffnungen je 160 Fuß im Lichten. Der letzte auf Squaw-Eiland fußende Bogen mißt wieder 190 Fuß im Lichten; auch die Brücke über den Blackrock-Hafen wird mit zwei Zugöffnungen von je 90 Fuß lichter Weite, beide durch einen Pfeiler getrennt, versehen werden. Das Aufziehen der Brücken wird mittelst Dampfkraft erfolgen, und zwar ist die Zeit, welche zum Oeffnen oder Schließen erforderlich sein wird, auf 50 Secunden berechnet. Alle Pfeiler sind so gebaut und construirt, daß sie die größte Sicherheit und Festigkeit gewähren und

gleichwohl dem Eis so wenig als möglich Fläche zur Aufstauung bieten. Die Tiefe des Wassers beträgt an der Stelle, wo die Brücke über dasselbe führt, zwischen 10 und 43 Fuß. Die Eisenarbeit der Brücke wurde in Phönixville bei Philadelphia hergestellt; die Construction des Oberbaues ist unter dem Namen der Pratt-Binder bekannt. (Times.)

Uebersicht über den Handel von Panama 1872. Die vorjährige Einfuhr des Staates Panama an ausländischen Waaren und Producten schätzt man dem Werthe nach auf 2,500,000 Pesos.

Davon kommen

auf England an Manufacturen von Baumwolle, Leinen, Wolle, Eisenwaaren, Steinzeug, Liqueuren, Lebensmitteln, Seifenwaaren, Lichten ꝛc.	1,500,000	Pesos,
» Frankreich an Manufacturen von Seide, Baumwolle, Wolle, an Weinen und Liqueuren	350,000	»
» Deutschland an Manufacturen von Baumwolle, Leinen und Wolle, Liqueuren und Bieren	250,000	»
» die Vereinigten Staaten von Nordamerika an Lebensmitteln, Mehl, Holz, Spezereien, Schiffsmaterialien	250,000	»
» Belgien an Baumwollenwaaren, Waffen ꝛc.	40,000	»
» die Schweiz an Baumwollenwaaren und Leinenzeugen	30,000	»
» Chile an Mehl, Anis und Früchten; » Ecuador an Hüten, Cacao, Kautschuck; » Peru an Salz, Hüten, Matten ꝛc.	80,000	»
» andere Länder	10,000	.
Total ca.	2,500,000	Pesos.

Nächst der Einfuhr Englands, welche sehr bedeutend die früherer Jahre übersteigt, haben Deutsche Industrie-Erzeugnisse mehr die Aufmerksamkeit auf sich gezogen. Der Grund davon liegt wohl in der allgemeinen Theuerung Französischer Waaren, sowie hauptsächlich in der directen Verbindung mit den beiden Haupthandelsplätzen des Landes. Nur wenige der ersten Handelshäuser hatten vor dem verflossenen Jahre eine directe Verbindung mit Deutschen Fabriken, andere ließen die Ordres, welche sie in Deutschland zu effektuiren hatten, durch Agenten in London oder Paris besorgen, bis ihnen die directe Dampfschiffsverbindung jetzt den Weg eröffnet hat, ihre Aufträge direct an die Bezugsquellen zu richten.

Ein Artikel, der alle fremde Concurrenz aus dem Felde zu schlagen scheint, ist Deutsches Bier, dessen Consum in sehr großem Maßstabe zunimmt.

Der Transithandel hat ebenfalls bedeutendere Dimensionen angenommen und ist größer gewesen, als je in einem Jahre zuvor. Das Hauptmaterial liefern dazu die Nachbarländer, die Centralamerikanischen Republiken, namentlich Guatemala, San Salvador und Ecuador, sodann auch Kalifornien. Die letztjährigen Ziffern der Panamabahn sind die folgenden: Passagiere 18,830, Contanten 8,469,000 Pesos, Fracht 193,966,722 Pfd., 2,161,609 Kubikfuß, 443,597 Kubikfuß Holz, 215,049 Gallonen Fischthran, 13,952 Gallonen Wein.

Die Ausfuhr von Landesproducten beläuft sich wohl nicht höher, als auf 800,000 Pesos Werth. Dies ist ebenfalls nur Schätzung und fehlen darüber ganz

und gar genügende Anhaltspunkte. Davon trifft bei weitem der größte Betrag Kautschuck, ca. 500,000 Pesos. Die anderen 300,000 Pesos vertheilen sich auf Häute, Früchte, Vieh, Elfenbeinnüsse, Baumwolle, Indigo, Reis.

In den auf Panama und Colon fahrenden Dampferlinien ist keine Aenderung eingetreten, und unterhalten dieselben die Verbindung wie im Jahre 1871, nämlich: auf Colon Englisch: Royal Mail Steam-Ship-Navigation Company zweimal monatlich, West-Indian und Pacific-Steam-Ship-Navigation Company zweimal monatlich; Deutsch: Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktiengesellschaft einmal monatlich, Norddeutscher Lloyd einmal monatlich; Amerikanisch: Pacific Mail Steam-Ship-Navigation Company dreimal monatlich; Französisch: Compagnie Générale Transatlantique einmal monatlich; auf Panama Englisch: Pacific Steam-Ship-Navigation Company viermal monatlich; Amerikanisch: Pacific Mail Steamer Company von Californien dreimal monatlich, dieselbe Compagnie von den Central-Amerikanischen Republiken dreimal monatlich; Französisch: Compagnie Générale Transatlantique einmal monatlich.

Eine neue Linie, welche einmal monatlich zwischen New-Orleans, Havana, Limon-Bay (Costarica) und Colon fahren wird, ist im Begriff, sich zu etabliren.

Nur 2 Schiffe Deutscher Nationalität sind im vorigen Jahre in Panama angelaufen.

Im Hafen von Colon haben 1872 verkehrt:

32 Deutsche Schiffe	mit $14,244\frac{1}{2}$ Commerzlasten,	
darunter 22 » Dampfer	» 13,293	»

Von diesen Deutschen Schiffen waren heimathsberechtigt in

Preußen: Provinz Ostfriesland	2 Schiffe,
» Pommern	3 »
» Schleswig-Holstein	2 »
Oldenburg	1 Schiff,
Hamburg	12 Schiffe,
Bremen	12 »
	32 Schiffe.

Hierbei sind die Reisen der Bremer Dampfer einfach gerechnet, obwohl sie auf jeder Reise zweimal Colon anlaufen, einmal bei der Ausfahrt und einmal bei der Heimfahrt; rechnet man diese Fahrten getrennt, so erhöhen sich die betreffenden Ziffern um 12 Schiffe mit 7393 Commerzlasten. Deutsche Dampferlinien befahren den Pacific noch nicht. (Preuß. Handels-Archiv.)

Verkehrsverhältnisse in Japan. Dem Berichte des Britischen Minister-Residenten in Japan, Sir Harry Parkes, über die Verkehrsverhältnisse der Häfen von Kanagawa, Hiogo-Osaka, Naugasaki und Hakodate während des Jahres 1872 entlehnt die Times folgende Angaben von allgemeinerem Interesse:

Import und Export in den genannten Häfen, welche den Handel mit Europa vermitteln, haben in dem verflossenen Jahre eine wesentliche Steigerung erfahren; so hat sich der Werth des Importgutes von 17,745,605 Doll. im Jahre 1871 auf 26,188,411 Doll. im Jahre 1872 und der des Exports von 19,184,805 Doll. auf 24,294,532 Doll. erhöht. Namentlich groß war der Mehrbedarf an Baumwolle; indeß richtete sich die Nachfrage mehr auf Garne als auf Stoffe. Auch von Wollenwaaren wurden über 7 Mill. Doll. mehr eingeführt als im Vorjahre.

Im steten Anwachsen begriffen ist der Begehr nach fremden Bekleidungsstoffen. Im Ganzen jedoch übersteigt die Einfuhr fremder Waaren den Bedarf sehr erheblich und große Vorräthe von Waaren aller Art sind unverkauft geblieben. Die Ursachen dieser Stagnation sind in sehr verschiedenartigen Umständen zu suchen. Ganz besonders aber wird dieselbe den Intriguen einer einheimischen Gesellschaft von Kaufleuten, die unter dem Namen der Shosha bekannt ist, zugeschrieben. Diese Gesellschaft genießt den Schutz der Regierung, hat das Recht, Noten auszugeben und steht im Verdacht, einheimische Producte in fingirtem Werthe erhalten zu haben, wodurch der Ankauf dieser Güter ins Stocken gerathen und hinwiederum die Geneigtheit der Japanesen zur Bestellung fremder Waaren, welche wesentlich von dem Absatz der eigenen Producte nach dem Auslande abhängt, beeinträchtigt worden ist. Die Privilegien, welche der Shosha von der Regierung zugestanden worden, sind allerdings weder ihrer ganzen Ausdehnung, noch ihrem Charakter nach hinlänglich bekannt; indeß scheint die Tendenz derselben klar dahin zu gehen, ein mächtiges Monopol des ganzen Handels sich anzueignen. Natürlicherweise würde im Fall des Gelingens ein sehr schädlicher Einfluß auf die wahren Handels-Interessen Japans ausgeübt werden.

Wenigstens die Hälfte aller importirten Waaren kommen von England. Der Werth dieser Britischen Waaren überstieg 3 Mill. Pfd. Strl. Es ist auffällig, daß in Hinsicht auf Baumwollen-Waaren, welche eine hervorragende Rolle bei dem Import sowohl in Japan, wie in China spielen, die Japanesen sich vorzugsweise auf die Einfuhr von Garnen beschränken, während die Chinesen fast ausschließlich Stoffe verlangen.

Der Hauptausfuhr-Artikel Japans ist die Seide. Gerade darin hat im vorigen Jahre eine nicht unwesentliche Abnahme stattgefunden, besonders in Rohseide und den Eiern der Seidenraupe; das ganze Versandtgeschäft erwies sich als unbefriedigend und die Exporteure erlitten Verlust.

Dagegen stieg der Export von Thee um 750,000 Doll. und erreichte im Ganzen einen Werth von $5\frac{1}{2}$ Mill. Doll. Zunehmend ist besonders die Ausfuhr nach China, wo derselbe mit den besseren Sorten gemischt wird.

Kupfer und Taback wurden gleichfalls in größeren Quantitäten ausgeführt. Die Nachfrage nach Japanischem Taback nimmt in Europa stetig zu; der Handel mit diesem Artikel ist für die Pflanzer in Japan sehr einträglich und wird voraussichtlich noch größere Verhältnisse annehmen.

Merkwürdigerweise ist die Ausfuhr von Reis in Japan untersagt; es ist dies eine sehr unweise Maßregel der Regierung, weil den Landwirthen Japans in Folge dessen jeder Sporn fehlt, mehr anzubauen, als sie für den Bedarf nöthig haben. In Folge dessen liegen große Flächen Landes unbebaut. Wenn nichtsdestoweniger für 3 Mill. Doll. Reis unter den exportirten Artikeln erscheinen, so ist dies dadurch zu erklären, daß die genannte Frucht als Naturalabgabe an die Regierung abgeführt und demnächst von dieser nach dem Auslande verkauft worden ist.

Der Export von Steinkohlen hat sich vermindert. Die Regierung verfolgt auch hier die verkehrte Absicht, den Bergbau auf dieses Mineral zu monopolisiren, und verhindert dadurch das Aufblühen eines Industriezweiges, dem fremdes Capital und Erfahrung sich sonst bereitwillig zuwenden würden.

An Münzen wurden im Jahre 1872 nicht weniger als für 29 Mill. Doll. geprägt; es ist jedoch eine schwer zu erklärende Eigenthümlichkeit der Japanesischen Finanz-Politik, daß diese Münzen mit auffälliger Langsamkeit in Umlauf gebracht werden.

Interessant sind die Angaben über das Fortschreiten öffentlicher Unternehmungen. So sah das Jahr 1872 die Eröffnung der ersten Eisenbahn in Japan; und zwar wurde die Strecke von Yokohama nach Shinagawa im Juni, und von dort nach Jeddo (im Ganzen 18 Meilen Engl.) im October in Betrieb gesetzt.

In Nangasaki wurden Räder-Fuhrwerke anstatt der bisher üblichen Sänften eingeführt, und es wird, vielleicht etwas sanguinisch, erwartet, daß diese schnellere Art der Bewegung auf das ceremoniöse Wesen der Japanesen Einfluß haben und sie veranlassen wird, mit größerer Schnelligkeit zu handeln, als sie es bisher gewohnt waren.

Es ist zu bedauern, daß auch in dem Eisenbahn- und Telegraphenwesen die Regierung sich in die Verwaltung dieser Verkehrsmittel zu frühzeitig eingemischt und sich zu zeitig von fremder Hülfe losgesagt hat; die Folge davon wird voraussichtlich sein, daß der Fortschritt auf diesen Gebieten geringer sein wird, als bei einem so unternehmenden Volke anzunehmen sein möchte.

In Yokohama wurde fernerhin Gasbeleuchtung eingeführt. Bis zum März 1873 waren indeß nur die Straßen der eigentlichen Stadt und wenige Häuser in dem Fremden-Viertel mit Gas erleuchtet. Der Verbrauch betrug 600 Cub.-Meter auf 24 Stunden; das Gas wurde geliefert zum Preise von 3 Doll. 75 Cts. pro 1000 Kubik-Fuß. Angestellt waren bei der Anstalt 4 Europäer und 40 oder 50 Landeseingeborene.

Die Post ist hier noch in ihrer Kindheit. Viele der abgelegeneren Plätze werden von den Postboten nur zwei oder drei Mal im Monat besucht. Die Ausgaben sind, wie natürlich, weit höher, beinahe doppelt so groß, als die Einnahmen. Die Zahl der aufgelieferten Briefe während des Jahres 1872 betrug 2,509,032; es waren 1174 Postanstalten und 1481 Briefkasten vorhanden. Das Normalgewicht des Briefes beträgt $^2/_3$ einer Unze; doch hängt die Höhe des Portos von der Entfernung ab; für Entfernungen von 25 zu 25 Meilen wird je 1 Ct. erhoben, für Plätze, die nicht an der directen Linie der Hauptstraße belegen sind, muß außerdem eine Nachtaxe gezahlt werden. Das Stufensystem des Portos ist das Haupthinderniß für die allgemeinere Benutzung der Post durch das Publicum; der Tarif ist zu verwickelt; ein einheitlicher Portosatz würde daher die Menge der Correspondenz voraussichtlich ganz bedeutend vermehren.

Viele neue Zeitungen sind in letzter Zeit in allen Theilen des Landes erschienen. Dieselben zeigen nach Stil und den sonstigen Anforderungen, welche an eine Zeitung gestellt werden müssen, einen erheblichen Fortschritt gegen die halbamtlichen Zeitungen, welche kurz nach der Revolution von 1868 erschienen.

Das Jahr 1872 war übrigens auch merkwürdig wegen der Einführung eines Planes für das allgemeine Bildungswesen des Landes. In den Straßen von Hiogo und Osaka sind vielfache Verbesserungen vorgenommen, eine größere Anzahl öffentlicher Gebäude ist errichtet worden.

Die nahezu zwangsweise Einführung Europäischer Trachten und Lebensweise wird als eine Veränderung bezeichnet, die man nicht genug bedauern könne.

Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Katzler.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Deutsches Postarchiv.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 19. Berlin, November. 1873.

I. Actenstücke und Aufsätze.

62. Die Organisation der Französischen Postverwaltung und die persönlichen Verhältnisse der Französischen Postbeamten*).

Vom Ober-Postdirections-Secretair Löper in Straßburg im Elsaß.

I.

Der Französische Postdienst wird im Namen und für Rechnung des Staates durch eine besondere Centralbehörde (administration générale des postes) in Paris verwaltet, welche eine Abtheilung des Finanzministeriums bildet. An der Spitze dieser Behörde steht der General-Postdirector. Drei Räthe (administrateurs), von denen jeder mit der unmittelbaren Leitung einer Abtheilung (division) betraut ist, bilden mit dem General-Postdirector den Verwaltungsrath (conseil d'administration) für den gesammten Postdienst Frankreichs.

Was die Eintheilung der Centralbehörde anbetrifft, so steht direct unter dem General-Postdirector das Central- und Personalbüreau. Es sind ferner zugewiesen der ersten Abtheilung: der innere Dienst, die Einrichtung des Localdienstes, das Tarifwesen, die Francatur und die streitigen Sachen; der zweiten Abtheilung: die fremde Correspondenz, der See-Postdienst und die Beschaffung des Betriebsmaterials; der dritten Abtheilung: das Etats- und Kassenwesen, die Retoursendungen und das

*) Vergl. den Aufsatz Nr. 31 »das Französische Postwesen«, Postarchiv S. 289 ff.

Geld-Anweisungsgeschäft. Außerdem fungiren für Rechts-, Medicinal- und Bau-Angelegenheiten 3 richterliche Beamte, 6 Aerzte und 2 Bautechniker bei der Centralbehörde.

Durch das Decret vom 9. November 1865, welches die Reorganisation der verschiedenen Abtheilungen des Finanzministeriums regelt, ist das Personal der Centralverwaltung wie folgt festgesetzt worden:

1 General-Postdirector, 3 Räthe, 11 Büreauvorsteher (chefs de bureau), 19 Unter-Büreauvorsteher (sous-chefs de bureau) und 167 Beamte aller Klassen.

Bekanntlich wurde Frankreich auf Grund eines Planes des Geographen von Hesseln seitens der ersten constituirenden Versammlung (zuerst am 14. December 1789) in Departements von ziemlich gleicher Ausdehnung getheilt, an deren Spitze von 1790 bis 1800 Directoren oder Räthe mit beschränkter Machtbefugniß standen. Um alle Kräfte der Verwaltung in einer einzigen Hand vereinigen zu können, wurden im Jahre 1800 den Departements Präfecten vorgesetzt, welche auf die für die Staatsgewalt wichtigsten Zweige des öffentlichen Lebens einen bestimmenden Einfluß ausüben. Dieser politischen Eintheilung entsprechend ist in jedem Departement eine Postdirection eingerichtet, an deren Spitze ein Postdirector steht, welcher mit dem ihm zugewiesenen Personal etwa dieselben Functionen ausübt, wie die Ober-Postdirectionen im Deutschen Reichs-Postgebiete. Da indessen die Departements durchschnittlich erheblich kleiner sind, als die Deutschen Ober-Postdirections-Bezirke, und da der Französische Staats-Postdienst weder ein Fahrpost-Institut besitzt, noch mit der Beförderung von Personen auf gewöhnlichen Posten sich befaßt, so sind die Geschäfte der Französischen Postdirectionen wesentlich einfacher, als diejenigen der Deutschen Provinzial-Postbehörden. Demgemäß ist auch das Personal, das den Französischen Directionen zugetheilt ist, ein verhältnißmäßig geringes. Bei den Postdirectionen fungiren folgende Beamte:

Controleure und Unter-Commissarien der Regierung (contrôleurs et sous-commissaires du Gouvernement);
Beamte der Direction (commis de direction);

außerdem ist bei jeder Direction mindestens ein Unterbeamter, der Aufseher der bestellenden Boten (brigadier facteur), angestellt.

Die Postdirectoren sind mit der Leitung, Aufsicht und Controle des Dienstbetriebes beauftragt; sie correspondiren mit der Central-Postbehörde und mit der Generaldirection des öffentlichen Rechnungswesens (direction générale de la comptabilité publique), sie ordnen an, in welcher Weise die Ausführung der in Betracht kommenden Maßregeln zu erfolgen hat, sind mit der Unterweisung der neu angenommenen Beamten, mit dem Vorsitz bei den Zulassungsprüfungen betraut ꝛc. Diejenigen Beamten und Unterbeamten, welche eine Besoldung von weniger als 1000 Franken beziehen und als solche bestimmungsmäßig vom Präfecten zu ernennen sind, werden dem letzteren vom Postdirector behufs Bestätigung in Vorschlag gebracht. Die Postdirectoren haben ferner alle streitigen Angelegenheiten zu verfolgen, die Ausgaben ihres Departements anzuweisen, die besonderen Rechnungen der Vorsteher der Local-Postanstalten zu prüfen und monatliche sowie jährliche Abrechnungen über die Posteinnahmen des Departements aufzustellen. — Der Postdirector steht in einem gewissen Abhängigkeitsverhältniß zum Präfecten; er soll sich von seinem Stationsorte, auch

nicht aus Anlaß des Antritts eines Urlaubs, entfernen, ohne den Präfecten benachrichtigt und sich versichert zu haben, daß seine Abwesenheit keine Inconvenienz verursacht; derjenige Beamte, welcher den Dienst des Postdirectors interimistisch wahrnehmen soll, ist dem Präfecten dabei zu bezeichnen.

Die den Postdirectoren zugewiesenen Controleure nehmen an den Arbeiten der Direction Theil; sie überwachen nach Anordnung des Postdirectors den Betrieb nach allen Richtungen hin, bearbeiten Personal- und Rechnungssachen, führen außerdem diejenigen speciellen Aufträge aus, welche ihnen von den Postdirectoren anvertraut werden und erstatten denselben von ihren Arbeiten Bericht.

Die Beamten der Direction stehen zur Disposition der Postdirectoren für die zu erledigenden Arbeiten, sowie zur Controle des Rechnungswesens, insbesondere aber bei denjenigen Sachen, welche die praktische Kenntniß des auszuübenden Dienstes voraussetzen. Die Zahl dieser Beamten ist eine sehr beschränkte, nämlich im Ganzen nur 73; es ist mithin nicht überall neben dem Controleur ein Directionsbeamter angestellt.

Die Aufseher der bestellenden Boten sind mit der speciellen Ueberwachung der letzteren im Departement beauftragt und haben ferner alle Arbeiten, welche ihnen von den Postdirectoren aufgetragen werden, auszuführen*).

Die Betriebsstellen im Postdienste sind entweder stabil oder ambulant. Bei denselben sind zwei verschiedene Kategorien von Beamten beschäftigt; die einen sind mit der Leitung und Ueberwachung des Dienstbetriebes (Verwaltungs- bz. Aufsichtsbeamte), die anderen mit der Ausübung des Dienstes (Betriebsbeamte) beauftragt. In dem stabilen Dienste liegt, wie bereits erwähnt, die Leitung und Beaufsichtigung den Departements-Directoren ob. Dem ambulanten Dienst stehen besondere Oberbeamte vor, die Eisenbahn-Postdirectoren (directeurs de ligne), welche innerhalb ihres Bereichs den Departements-Postdirectoren gleichgeordnet sind, und, wie diese, von Controleuren unterstützt werden.

Sie sind verpflichtet, monatlich 8 bis 10 Tage den Dienst außerhalb ihres Wohnortes zu inspiziren. Ein jedes ambulante Büreau soll mindestens in jedem Jahre einmal in allen seinen Theilen vom Eisenbahn-Postdirector oder in dessen Auftrage von dem Eisenbahn-Postcontroleur (contrôleur de ligne) revidirt werden. Die Zahl der Eisenbahn-Postdirectoren ist 8, nämlich für die von Paris nach dem Westen, dem Osten, dem Mittelmeere, den Pyrenäen, dem Südwesten, dem Nordwesten, dem Norden und nach Lyon führenden Eisenbahnen.

Die Eisenbahn-Postcontroleure und Untercommissarien sind den Controleuren bei den Directionen in dem, was ihren speciellen Dienst anbetrifft, gleichgestellt.

Die bei den **Betriebsstellen** fungirenden Beamten sind folgende:

- die Postamts-Vorsteher (receveurs principaux et ordinaires),
- die Postschiffs-Beamten (agents embarqués),
- die Expeditionsvorsteher in den ambulanten Büreaus (chefs de brigade),

*) Außer diesen Verwaltungsorganen besaß der Französische Staats-Postdienst bis Ende 1870 noch besondere Aufsichtsorgane, welche eine Zwischenstufe zwischen der Centralbehörde und den Provinzial-Verwaltungsstellen bildeten; es waren dies die Postinspectoren. Jetzt soll es in der Absicht liegen, die Functionen der Controleure in Betreff des Aufsichtsdienstes entsprechend zu erweitern.

die Expeditionsvorsteher, nachgeordnete Beamten und Supernumerarien im stabilen Dienste (commis principaux, commis ordinaires et surnuméraires),

die Postexpediteure und Briefsammler (distributeurs et facteurs-boîtiers);

die Unterbeamten heißen:

Materialaufseher (sous-agents de matériel),

Aufbewahrer und Aufseher auf den Bahnhöfen (entreposeurs en gare et gardiens d'entrepôt),

Postbegleiter (courriers commissionnés ou agréés),

Stadt-, Orts- und Landbriefträger (facteurs de ville, locaux et ruraux),

Post-Büreaudiener (gardiens de bureau),

Postboten (chargeurs de dépêches);

zur Ausübung des Dienstbetriebes gehören ferner:

die Posthalter (maîtres de poste) und

die Postillone (postillons).

Der Postamts-Vorsteher ist mit der Erhebung der Posteinnahmen in einem Orte beauftragt. Er hat die Absendung der Correspondenz und die Bestellung der aus dem Orte herrührenden und von weiterher kommenden Briefe, deren Bestimmungsort das Postbüreau ist, bewirken zu lassen. Der Postamts-Vorsteher ist entweder Inhaber eines bureau de recette simple oder eines bureau de recette composé, je nachdem er das Postamt allein oder mit Hülfe eines oder mehrerer (Staats-) Beamten verwaltet. Derjenige Postamtsvorsteher, welcher an dem Hauptorte eines jeden Departements angestellt ist, führt den Titel »receveur principal«.

Die Functionen der Postschiffsbeamten sind bereits in dem Aufsatze Nr. 16 über den Schiffspostdienst der Französischen Postverwaltung (Postarchiv S. 145 ff.) eingehend erörtert worden; es kann daher hier auf diesen Aufsatz verwiesen werden.

Die Expeditionsvorsteher in den ambulanten Büreaus beaufsichtigen die im ambulanten Büreau vorkommenden Arbeiten und nehmen an diesen Arbeiten selbst Theil.

Die nachgeordneten Beamten führen sowohl in den ambulanten Büreaus, als bei den stabilen Postanstalten alle diejenigen Geschäfte aus, welche ihnen übertragen sind.

Bei den Eisenbahn-Postämtern fungiren im Ganzen 638 Beamte.

Die Expeditionsvorsteher bei den stabilen Postanstalten (commis principaux), welche die Aufsicht über die nachgeordneten Beamten führen, sind bei Postämtern von größerer Wichtigkeit angestellt, um bei der Ueberwachung des Dienstes mitzuwirken, ohne daß jedoch diese Pflicht sie von der Mitarbeit im Postbüreau entbindet. Im Ganzen sind bei den Postämtern in den Departements 121 Expeditionsvorsteher und 1015 nachgeordnete Beamte beschäftigt.

Die Supernumerarien haben dieselben Arbeiten wie die Beamten auszuführen, erhalten jedoch keine Besoldung.

Der Postexpediteur bz. Briefsammler übt in gewissen Grenzen dieselben Functionen aus wie der Postamts-Vorsteher, legt jedoch über die Einnahmen nur einem durch die Postverwaltung bezeichneten Amtsvorsteher Rechnung, dem er

unter Aufsicht des Postdirectors zugetheilt ist. Das Personal der Briefsammlungen wird von dem Präfecten ernannt.

Die Briefsammlung wird entweder von einem Postexpediteur (distributeur sédentaire) oder von einem Briefsammler (facteur boîtier) verwaltet. Der letztere hat neben den Functionen des Postexpediteurs zugleich das Bestellen der Briefe im Orte selbst zu bewirken.

Der Postdienst im Seine-Departement (Paris) ist ähnlich demjenigen in den anderen Departements eingerichtet. Der Postdirector, der Amtsvorsteher, die Vorsteher der größeren und kleineren Postanstalten dieses Departements haben im Wesentlichen dieselben Functionen wie ihre Collegen in den übrigen Departements auszuüben. Der Postdirector im Seine-Departement wird von einem Sectionschef und 9 Controleuren unterstützt. Ein Unterschied in der Gliederung des Personals bei dem Hauptpostamte gegenüber den größeren Postämtern in den Departements besteht nur insofern, als dem Postamts-Vorsteher außer den Expeditionsvorstehern noch Sectionsvorsteher und Unter-Sectionsvorsteher (chefs et sous-chefs de sections) beigegeben sind. Das Haupt-Postamt zerfällt nämlich in die Section der abgehenden Posten und der Bannmeile (section du départ et de la banlieue), in die Section der ankommenden Posten und des Bestellungsdienstes (section de l'arrivée et de la distribution à domicile) und in die Sectionen der Frankirung, der Postrestante-Sendungen und der Reclamationen, der Retoursendungen aus Paris und der Kasse (sections des affranchissements, de la poste restante et des réclamations, des rebuts de Paris et de la caisse). Außer dem Hauptpostamte in der Straße Jean-Jacques-Rousseau bestehen in Paris noch 39 Postanstalten, welche die Nummern 1 bis 39 führen und ferner 21 Postanstalten in den mit der Stadt vereinigten Communen.

Zur Aufnahme der aufzuliefernden Correspondenz dienen noch 663 in der Stadt aufgestellte Briefkasten.

Dem Dienste in den Departements reiht sich derjenige in Algerien, in den übrigen Colonien und in der Levante an. Die Zahl der Postanstalten in Frankreich und in Algerien beträgt ca. 5300; die größere Zahl derselben wird gegenwärtig von Frauen verwaltet.

Im Auslande besitzt Frankreich in Folge der Ausbreitung des Französischen Seepostdienstes von Marseille aus Postanstalten in folgenden 32 Orten: Alexandrien, Alexandrette, Beyruth, Cairo, Constantinopel, in den Dardanellen, Galatz, Gallipoli, Goulette (in Tunis), Ibraila, Ineboli, Jaffa, Kerrasunde, Küstendsche, Lattakiah, Mersina (Asiatische Türkei), Ordou (Asiatische Türkei), Port-Said, Rhodus, Salonich, Samsun (Asiatische Türkei), Shanghai, Smyrna, Suez, Sulina, Tanger, Trapezunt (Asiatische Türkei), Tripolis, Tultscha, Tunis, Varna und Yokohama.

Was die Stellung der einzelnen Klassen der Unterbeamten anbetrifft, so heben wir als Eigenthümlichkeiten in dem Französischen Postdienste nur Folgendes hervor:

Die Material-Aufseher an den Bahnhöfen sind den Eisenbahn-Postdirectoren untergeordnet und mit der Beschaffung, Unterhaltung und Bewachung eines Theils des Materials der ambulanten Büreaus beauftragt.

Die Aufbewahrer und Aufseher auf den Bahnhöfen haben den Austausch, die Aufbewahrung und in gewissen Fällen auch den Transport der Postsachen von der Entgegennahme bis zur Abgabe an die betreffenden Postbegleiter auf den Bahnhöfen oder den Niederlagestätten zu bewirken. Diejenigen Unterbeamten,

welche den Titel Aufbewahrer (entreposeurs en gare) führen, können auch zu Manipulationsarbeiten herangezogen werden. Diese Unterbeamten sind dem Vorsteher derjenigen Postanstalt, bei welcher sie ihre Functionen ausüben, untergeordnet, werden jedoch bei ihren Verrichtungen auch vom ambulanten Büreau überwacht.

Der Postbegleiter hat die Posttransporte zu begleiten; er empfängt die Postsachen und giebt dieselben auf der Route, die er durcheilt, nach und nach ab. Es giebt 3 Klassen von Postbegleitern: les courriers convoyeurs, les courriers auxiliaires et les courriers d'entreprise.

Die erste Klasse von Postbegleitern erhält von der Postverwaltung eine feste Besoldung; sie begleiten die auf der Eisenbahn zu befördernden Postsachen und können auf der Route auch mit dem Sortiren der Correspondenz beschäftigt werden. Die Postverwaltung weist denselben einen bestimmten Wohnort an. Die zweite Klasse von Postbegleitern (Hülfsbegleiter) haben die Posttransporte auf den Eisenbahnen zu begleiten und erhalten eine Remuneration, welche je nach der Dauer der Abwesenheit von ihrem Wohnorte bemessen ist. Die dritte Klasse von Postbegleitern wird von den Unternehmern, welche den Transport der Postsendungen bewirken, ernannt und salarirt. Alle diese Postbegleiter stehen unter der Autorität der Vorsteher derjenigen Postanstalten, welche am Anfangs- und Endpunkte des betreffenden Courses belegen sind, werden von den Beamten der Postanstalten, die an der Route sich befinden, überwacht und stehen in disciplinarer Beziehung unter derjenigen Direction, von der sie, bz. ihre Brodherren, ihre Besoldung beziehen.

Indem wir auf die übrigen Klassen der Unterbeamten, deren Stellung und Dienstobliegenheiten sich im Wesentlichen aus den oben mitgetheilten Amtsbezeichnungen von selber ergeben, nicht weiter eingehen, werfen wir noch einen Blick auf das dem Französischen Postdienste ebenfalls eigenthümliche, von unseren Verhältnissen durchaus abweichende Institut der Posthalter (maîtres de poste). Der Posthalter ist Inhaber eines Relais; er übt seine Functionen auf Grund einer für die Person ausgestellten Bestallung (brevet) aus; er hat unter den amtlich festgestellten Bedingungen das ausschließliche Recht der extrapostmäßigen Beförderung von Reisenden, den Transport von Estafettensendungen, vorzugsweise aber das aus dem Staats-Postregal abgeleitete Recht, von den Besitzern öffentlicher Wagen, welche sein Relais passiren, eine Geldabgabe zu erheben, welche gesetzlich geregelt ist und derzeit für je 10 Kilometer Weges 29,15 Centimes beträgt. Diese Besteuerung des Privat-Transportgewerbes hat das Inslebentreten von Privat-Unternehmungen zwar erschwert, jedoch in den letzten Jahrzehnten nicht mehr verhindern können. Die Postbehörde, weit entfernt, sich lediglich der Posthalter zum Transport der Postsachen zu bedienen, benutzt, wie oben bereits angedeutet, behufs Beförderung der Correspondenz alle möglichen Privat-Unternehmungen und schließt mit den Besitzern derselben Verträge ab. Die Posthaltereien, welche zwar dem Rechte nach bestanden, gingen in letzterer Zeit, besonders seit Entstehung der Eisenbahnen von selbst ein; neuerdings sind von Seiten der Postbehörde Schritte zur Aufhebung der inzwischen noch bestehen gebliebenen Relais gethan worden.

Der Postillon fährt die Extrapost-Reisenden, er wird vom Posthalter engagirt und von der Postverwaltung als solcher bestätigt. Der Posthalter kann den Postillon entlassen, aber nur die Postverwaltung kann ihm den Titel »Postillon« entziehen.

(Schluß folgt.)

---

63. Uebersicht über die Geschichte und Literatur der alten Geographie.

Von Herrn Postdirector Reinhard-Hormuth in Nordhausen.

I. In der Geschichte der Geographie werden allgemein vier Hauptperioden unterschieden, nämlich die alte, mittlere, neuere und neueste Geographie, welche Abschnitte auch mit der Eintheilung der Weltgeschichte im Einklange stehen.

Die alte Geographie, welche bei jedem Gebildeten das höchste Interesse erweckt, geht in ihrer Entwickelung bis zum Untergange des weströmischen Kaiserreiches (476 nach Christi Geburt) und zerfällt in vier Perioden, als deren Repräsentanten die Griechischen Schriftsteller Homer (1000 vor Chr.), Herodot (geb. 484 v. Chr.), Eratosthenes (geb. 272 v. Chr.) und Claudius Ptolemaeus (um 140 nach Christo) anzusehen sind. Die Weltkarte der beiden letztgenannten Geographen des Alterthums und des Strabo (zur Zeit der Geburt Christi) gab jedenfalls ein treueres und vollständigeres Bild der damals bekannten Erde, als es den ältesten Dichtern, dem Homer und Hesiod und selbst dem Herodot, dem Vater der alten Geographie wie der alten Geschichte, vorgeschwebt haben mochte.

Die Geographie der Alten hat hauptsächlich bei den Griechen, dem ersten Culturvolke des Alterthums, ihren vorzüglichsten Anhalt gefunden. Alle geographischen Fortschritte knüpfen sich an Griechische Namen und die Geschichte der alten Geographie ist wesentlich eine Geschichte der Geographie der Griechen. Allerdings haben auch die Aegypter, die Phönizier, Hebräer, Karthager, Babylonier, Perser und Römer zur Vervollkommnung der Erdkunde beigetragen; aber die eigentliche Ausbildung der geographischen Forschungen zur Wissenschaft war einzig und allein das Werk der Griechen, welche durch Land- und Seereisen, später durch Handel und Colonisation das geographische Material vermehrten und durch systematische Bearbeitung desselben dahin strebten, die speculative Wissenschaft, die Theorie über die Gestalt der Erde und des Himmels zu berichtigen und zu vervollkommnen.

Die Odyssee des Homer liefert reiche Ausbeute für die Geographie der ersten Periode. Nach der Homerischen Vorstellungsweise sollte die Erde eine große runde Fläche sein, höher nach Norden als nach Süden, und vom Okeanos umströmt, auf dessen jenseitigen Ufern der von Säulen getragene gewölbte Himmel ruhte. Die Erdfläche des Homer wird nach Voß in die Tagseite (Asia mit Libya) und in die Nachtseite (Europa) eingetheilt. Jene Auffassung des Homer theilte auch noch Hesiod um 800 v. Chr., welcher nach der Erzählung des Herodot zuerst von den glücklichen Hyperboreern gesungen hat, die ihr Leben unter Oelbäumen zubringen, und von dem Lande Ombria (in Ober-Italien), »wo dreimal im Jahre die Heerden Junge werfen, dreimal im Jahre Früchte gesammelt werden und wo zweimal des Tages die Hühner Eier legen.«

Naturgemäß erweiterte sich der geographische Gesichtskreis, je mehr der Verkehr der einzelnen Griechischen Völkerschaften mit entlegeneren Ländern zunahm. Bereits im achten Jahrhundert v. Chr. wurden viele Griechische Colonieen auf Sicilien und in Italien angelegt, so z. B. Sybaris um 720 v. Chr. und Croton um 710 v. Chr. von den Achäern, Tarent (Taras) um 707 v. Chr. von den Partheniern aus Sparta

u. s. w.; schon um 735 v. Chr. ward Syrakus von Corinth, Hybla und Thapsus von Megara aus auf Sicilien gegründet. Mit diesen Städten stand Corinth, durch Seehandel berühmt, in regem Verkehre. Unter allen Griechen waren es die Phokäer, welche das Adriatische Meer zuerst befuhren und die auf ihren Entdeckungsreisen auch nach Spanien und Frankreich kamen. Massilia (Marseille) ist eine Colonie der Phokäer aus jener Zeit. In Libyen wurde von der Insel Thera (bei Kreta) aus Kyrene 631 v. Chr. gegründet. Dagegen sind die Griechen mit Aegypten erst später mehr bekannt geworden.

Nachdem man früher die Erde für eine Scheibe, sogar für eine Walze, Säule, Pyramide u. s. w. gehalten hatte, wurde die von einigen Dichtern und Philosophen schon geahnte Kugelgestalt der Erde zuerst in der Schule des Pythagoras (geb. 584 v. Chr. auf der Insel Samos) gelehrt, obwohl sich nicht nachweisen läßt, daß Pythagoras selbst diese Lehre eingeführt habe. Jedenfalls aber stellte er den Grundsatz auf, daß die schönste Gestalt aller massiven Körper die Kugel sei. Demnächst war Eudoxus, der Schüler Plato's, um 370 v. Chr., der erste Geograph, der nach seiner Rückkehr aus Aegypten, wo er sich im Umgange mit Priestern ausgebildet hatte, eine Erdbeschreibung verfaßte, und dabei die Mathematik und Astronomie in gewissem Grade auf die Erdkunde anwandte, obwohl sich bei ihm noch allerlei Fabelsagen vorfinden, z. B. von Männern mit ellenlangen Plattfüßen, deren Weiber so kleine Füße hätten, daß man sie Struthopodes (mit Sperlings- oder Straußfüßen?) nannte. Aristoteles, der Erzieher Alexander's des Großen, geb. 384 v. Chr. zu Stagira in Macedonien, versuchte zuerst, die Kugelgestalt der Erde aus physikalischen Gründen zu beweisen. Alsdann kommen in Betracht Herodot's ausgedehnte Reisen nach Asien und Afrika (Libyen) und nach anderen Ländern, desgleichen seine scharfsinnigen Forschungen und seine ausgezeichneten Verdienste um die kritische Sichtung des vorhandenen geographischen Materials. Die den Musen geweihten »Geschichten des Herodot«, aus neun Büchern bestehend, im ionischen Dialecte verfaßt (unter Anderen von Friedrich Lange, Breslau 1824, im biblischen Style übersetzt), gehören zu den kostbarsten Denkmälern des Alterthums. Ueber die Gestalt der Erde spricht sich Herodot nicht deutlich aus, dagegen hält er den Okeanos für das Weltmeer, welches die länglich runde Erdfläche umgebe. Das Geschichtswerk dieses außerordentlichen Mannes beginnt mit dem Lydischen Könige Gyges (699 v. Chr.) und endigt mit der Flucht des Xerxes aus Griechenland 479 v. Chr., es umfaßt also einen Zeitraum von 220 Jahren.

Für die Länderkunde des Alterthums waren ferner von der höchsten Bedeutung die Feldzüge Alexander's des Großen, welcher nach der Ermordung seines Vaters, des Königs Philipp von Macedonien, im Jahre 336 v. Chr., Griechenland völlig unterjochte und demnächst durch die ungeheuren kriegerischen Erfolge seiner Eroberungszüge nach Persien, Syrien, Phönizien, Palästina, Aegypten und zuletzt nach Indien sich zum Herrn des größten Reiches der damaligen Welt machte. Im Gefolge Alexanders befanden sich mehrere Griechische Gelehrte, welche seine Feldzüge beschrieben haben, z. B. Nearchos, Klitarchos, Aristobulos und Andere.

Um diese Zeit lebte auch der Seefahrer Pythias aus Massilia, welcher 334 v. Chr., wie Strabo (lib. II. 276) erzählt, eine Beschiffung des westlichen und nördlichen Oceans unternahm und Nachrichten brachte von den Britannischen Inseln, sowie von dem fabelhaften Lande Thule, welches nördlich von Britannien liegen sollte, also vielleicht Island oder Norwegen. Obwohl seine Angaben von verschiedenen Seiten, z. B. auch von Strabo bezweifelt wurden, so gebührt ihm doch das Verdienst, daß

er als Mathematiker und Astronom auf seinen Seereisen nicht nur die Ebbe und Fluth in der Nordsee, sondern auch die Himmelserscheinungen, sowie die Länge und Kürze der Tage in verschiedenen nördlichen Breiten sorgsam beobachtete und durch die Sternbilder des großen und kleinen Bären die Lage des Nordpols, den nördlichen Polarkreis bestimmte.

Demnächst verdient die höchste Beachtung als Geograph der Bibliothekar der Alexandrinischen Bibliothek, Eratosthenes (geb. 272 v. Chr. in Kyrene und in Athen gebildet), welcher als der Begründer der mathematischen Geographie zu betrachten ist. Er schrieb ein aus drei Büchern bestehendes geographisches Werk in Griechischer Sprache, dessen Fragmente von C. F. Seidel, Göttingen 1789, gesammelt sind. Im ersten Buche schildert Eratosthenes die Forschungen seiner Vorgänger, im zweiten stellt er das Mathematische und im dritten das Historische der Geographie dar; er benutzte bei seinem Werke die Schriftsteller über Alexanders Kriegszüge, und Strabo hat wiederum bei seinen Schriften die Geographie des Eratosthenes zur Grundlage genommen. Erde und Himmel erkannte Eratosthenes für kugelförmig mit ein- und demselben Mittelpunkte, zu welchem alles Schwere sich hinneige. Da dieser gelehrte Mann auch Geometrie und Astronomie trieb, so unternahm er eine neue Erdmessung und berechnete den Umfang der Erdkugel auf 252,000 Stadien = 6300 geographische Meilen, indem er den Abstand des Aequators, welchen er in 360 Grade zu 700 Stadien eintheilte, vom Pole zu 63,000 Stadien annahm und dies mit 4 multiplicirte. Die Lehren des Eratosthenes wurden von einigen Nachfolgern desselben bestritten, z. B. von Hipparchos aus Nikäa in Bithynien gegen 150 v. Chr., welcher nach Strabo die Angaben des Eratosthenes vielfach kritisirte und deren Unrichtigkeit zu beweisen suchte, ohne jedoch dieselben wesentlich zu verbessern. Hipparch war Astronom und verlangte (Strabo I. 18), daß die Astronomie auf die mathematische Geographie mehr angewendet werden sollte.

Einer der vorzüglichsten Schriftsteller für Geographie aus dieser Periode war auch der Griechische Geschichtsschreiber Polybios aus Megalopolis in Arkadien, gegen 146 v. Chr., welcher auf seinen Reisen nach Rhodos, Kleinasien, Aegypten, Gallien und Spanien vielfache Erfahrungen sammelte und seine Forschungen über Erd- und Länderkunde einem großen Geschichtswerke über Rom, Griechenland und den Orient einverleibte.

Endlich bleibt zu nennen der ausgezeichnete Griechische Geograph Strabo aus Amasia in Kleinasien als Verfasser eines Werkes über die Geographie des Alterthums in 17 Büchern, welcher zur Zeit der Geburt Christi lebte und seine Bildung hauptsächlich in Alexandrien genossen hatte. Bei seiner Erdbeschreibung legt er die Lehren des Eratosthenes zu Grunde, unter sorgfältiger Benutzung der Entdeckungen anderer Schriftsteller und seiner eigenen Beobachtungen; er erzählt dabei vielfach von seinen Reisen und man erkennt, daß er keine Gelegenheit versäumte, auf denselben genaue Nachrichten einzuziehen und bei kundigen Männern Belehrung zu suchen. Für Strabo war die Kugelgestalt der Erde hinlänglich erwiesen; er empfiehlt für den Geographen die Kenntniß der Geometrie und Astronomie und widmet dem Geographen wie dem Philosophen gleiche Achtung. Die historische Kenntniß der Länder war im Ganzen bei Strabo dieselbe wie bei seinem Vorgänger Eratosthenes. Als das äußerste Land im Norden nennt er Skythia und Keltika, im Süden Aethiopia, im Osten India, im Westen Iberia. Nach ihm wohnte zwischen dem Rhenos (Rhein) und Albis (Elbe) die große Nation der Sueven; ein

Theil derselben, die Hermonduren und Longobarden, jenseit des Albis. Ueberhaupt verdient Strabo von uns vielen Dank für die von ihm gegebenen Aufschlüsse über unser Deutsches Vaterland zur Zeit Hermanns des Cherusker-Fürsten.

Von weniger Bedeutung sind die Geographen Agatharchides aus Knidos, 120 v. Chr., von dessen Werken das über Aegypten das vorzüglichste gewesen sein mag; Artemidoros aus Ephesus, um 100 v. Chr., der Verfasser eines »Periplus« (Umschiffung des innern Meeres) in 11 Büchern, welches Werk Strabo vielfach benutzte; Geminos aus Rhodos, gegen 66 v. Chr., mehr als Astronom bekannt; Dionysius Periegetes, welcher eine Erdbeschreibung in Hexametern verfaßte; endlich noch als bedeutenderer Mann der Phöniker Marinos aus Tyros, gegen 150 n. Chr., dessen Verdienst besonders darin besteht, daß er sich bemühte, die Lage der Oerter genau zu bestimmen und verbesserte geographische Karten zu entwerfen. Mit ihm schließt diese Zeitperiode und er ist somit der Vorgänger des Claudios Ptolemaeos geworden, welcher, wie aus seiner Geographie lib. I. c. 6 hervorgeht, das Unternehmen des Marinos (Entwerfen von Landkarten) verbesserte und nützlicher machte.

Nach der Berechnung des Marinos sollte der Umkreis der Erde 180,000 Stadien, die Länge der bewohnten Erde 90,000 Stadien und die Breite derselben 43,500 Stadien betragen; den Meridian im Westen hatte er durch die glücklichen Inseln (Canarische Inseln), den Meridian im Osten durch Sera, Thinae und Kathigara gezogen; die Entfernung beider nahm er zu 15 Stunden Zeit an und auf eine Stunde rechnete er 15 Grade à 400 Stadien, wodurch er als Resultat 90,000 Stadien erlangte.

Mit Claudius Ptolemaeus aus Pelusium in Aegypten, welcher in den Jahren 125 bis 161 n. Chr. in Alexandrien, dem damaligen Sitze der Wissenschaften, lebte, beginnt für die alte Geographie eine neue Epoche. Ptolemaeus war nicht nur der größte Geograph seiner Zeit, sondern auch ebenso bedeutend als Mathematiker und Astronom. Er hinterließ viele in Griechischer Sprache geschriebene Werke, von denen leider die meisten verloren gegangen sind. Hauptsächlich verdienen Beachtung seine aus 8 Büchern bestehende Geographia und ein mathematisches Werk. Die dazu gehörigen Landkarten sollen von dem Mechanikus Agathodaemon in Alexandrien im 5. Jahrhundert n. Chr. herrühren; dieselben sind aber auch nach der Aufzeichnung des Merkator, des berühmten Herausgebers der Ptolemaeus'schen Werke vorhanden. Das andere Hauptwerk von Ptolemaeus war die Syntaxis mathematica, in 13 Büchern, welche ein vollständiges Lehrgebäude der sphärischen und theoretischen Astronomie enthält und um 827 n. Chr. ins Arabische übersetzt wurde. Diese Uebersetzung, unter dem Titel »Almagest« bekannt, ist um 1230 auf Betrieb des Kaisers Friedrich II. ins Lateinische übertragen worden.

Ptolemaeus hatte die Beobachtungen seiner Vorgänger und seine eigenen Forschungen zu einem Systeme vereinigt, welches nach ihm das Ptolemäische heißt. Sein Werk über die Geographie enthält insofern gegen ähnliche Werke früherer Schriftsteller einen bedeutenden Fortschritt, als er darin außer anderen Verbesserungen und Zusätzen zuerst die Lage der Orte nach den Graden der Länge und Breite bestimmte, die Grenzen der Länder und Provinzen bezeichnete und den geometrischen Grund legte zur Anfertigung von Landkarten. Eine deutsche Uebersetzung des Werkes hat Georgi in seiner »Alten Geographie« (Band I, Stuttgart 1838) herausgegeben. Wenn auch an der Geographie des Ptolemaeus später Manches verbessert wurde, so blieb doch sein Werk das gewöhnliche Lehrbuch bis ins sechszehnte Jahrhundert.

Ptolemaeus nahm die Kugelgestalt der Erde an und stellte die Beweise dafür in seinem astronomischen Werke Magna Constructio lib. I auf; der Umfang der Erde, welche er als feststehend im Weltall annimmt, beträgt nach seinen Messungen (wie bei Marinus) 180,000 Stadien = 4,480 Deutschen Meilen, nämlich der ganze Erdzirkel zu 360 Graden à 500 Stadien gerechnet. Die Länge der bewohnten Erde beschränkte er auf 72,000 und die Breite auf 70,000 Stadien. Wie seine Vorgänger theilte er die Erde in drei Ländermassen: Europa, Asia, Afrika und seine historische Länderkunde umfaßte den weitesten Kreis der geographischen Kenntnisse des Alterthums.

Nach Ptolemaeus sind als Geographen noch anzuführen: Pausanias, um 174 n. Chr., Aristides, 129—189 n. Chr., Agathemeros, zu Anfang des dritten Jahrhunderts und Markianos aus Heraklea am Pontos, welche Beiträge zur Länderkunde lieferten.

Demnächst trat in der geographischen Wissenschaft bei den Griechen ein langer Stillstand ein, welcher erst gegen Ende des 5. Jahrhunderts n. Chr. zu Anfang des Mittelalters durch Stephanos von Byzanz unterbrochen wurde, dessen Wörterbuch unter dem Titel: „Ethnica oder de urbibus“ vorzugsweise Mittheilungen über Länder- und Völkerkunde enthält. Die besten Ausgaben der vorhandenen Bruchstücke dieses Werkes haben Westermann, Leipzig 1839, und Meinecke, Berlin 1849, besorgt. —

II. Von den anderen Völkern, welche zur Erweiterung der Erdkunde im Alterthume beigetragen haben, sind hervorzuheben:

die Hebräer, bei denen wir die ältesten Nachrichten in der Schöpfungsgeschichte (Genesis, 1500 v. Chr.) finden, wo im 1. Buch Mosis, Cap. 2 vier Hauptströme erwähnt werden: Pison, Gihon, Hidekel und Phrat, welche von Eden (dem Paradiese) aus einem Gewässer hervorgehen, das vom jüdischen Schriftsteller Josephos durch das umgebende Weltmeer, den erdumströmenden Okeanos nach Griechischer Vorstellung, erklärt wird. Ob die Hebräer sich die Gestalt der Erde als kreisförmige Scheibe oder viereckig gedacht haben, bleibt nach der Bibel zweifelhaft; Jes. 11, 12 und Ezech. 7, 2 finden sich vier Enden oder Seiten der Erde genannt. Gleichwohl sind die Religionsurkunden der Hebräer nicht allein wegen der in denselben enthaltenen mosaischen Lehren von der Welterschaffung und Entstehung der Erde (Kosmogonie und Geogonie), sondern auch wegen der darin aufgestellten Geschlechtstafeln und durch die Nachrichten über den späteren Völker- und Handelsverkehr der Israeliten unter den Königen David und Salomon von hohem Werthe. Vorzüglich waren es die seekundigen Phönicier, mit welchen die Hebräer seit David in Verbindung traten. Gemeinschaftlich sendeten sie von den Hafenstädten Eloth und Ezeon-Geber am Rothen Meere aus ihre Schiffe nach Ophir (Indien), um Gold, Edelgesteine und Specereien rc. abzuholen, 1. Buch der Könige, 9. — Namentlich schloß Salomo mit dem Könige Hiram von Tyrus einen Bund, und »das Meerschiff des Königs Salomo, das auf dem Meere mit dem Schiffe Hiram's fuhr, kam, wie 1. Kön. 10, 22 erzählt wird, in dreien Jahren einmal und brachte Gold, Silber, Elfenbein, Affen und Pfauen«, — nämlich aus Ophir von der Ostküste Afrika's oder der Westküste Indiens.

Die Phönicier, welche sich vor allen andern Völkern des Alterthums durch Handel, Schifffahrt und Industrie, sowie durch Erfindungen, z. B. der Buchstabenschrift, des Glases, der Purpurfärberei u. s. w. und durch Anlegung von Pflanz-

städten, z. B. Gades und Karthago, auszeichneten und auf ihren Kauffahrteischiffen nach dem goldreichen Ophir (Indien) und durch die Säulen des Herkules (die beiden Vorgebirge Calpe und Abila an der Meerenge von Gibraltar) in den Atlantischen Ocean fuhren, desgleichen nach Tarschisch (Tartessus in Spanien), nach den Cassiteriden oder Zinninseln und Britannien, vielleicht sogar in das Baltische Meer gelangten, von wo sie den Bernstein geholt haben sollen. Aber sie befolgten stets die Politik, ihre Kenntnisse vom Auslande geheim zu halten und über die von ihnen besuchten fernen Gegenden eine Menge Mährchen zu verbreiten, die sich später noch bei den Griechen finden. Wahrscheinlich hatten die Phönicier eine weit ausgebreitetere Kenntniß der Erde als die Griechen und Römer; später jedoch verlor sich diese Kenntniß wieder mit dem Aufhören ihrer Schifffahrt und deshalb mußte Britannien zum zweiten Male entdeckt werden. (Bredow, Handbuch der alten Geschichte, Geographie ꝛc. p. 168.)

Ferner kommen in Betracht die Aegypter, deren ältester König Sesostris, um 1500 v. Chr., Eroberungszüge bis nach Indien und Scythien machte, und Necho, um 600 v. Chr., welcher Libyen (Afrika) durch Phönizische Seefahrer umschiffen ließ, indem die Aegypter wegen Mangels an Seeschiffen das Meer nicht befuhren und den auswärtigen Handel nicht begünstigten. Diese vielbesprochene Umschiffung Libyens, jedenfalls eine der kühnsten Entdeckungsreisen, die im Alterthum unternommen wurden, ist von Herodot (Buch IV. 42) mit folgenden Worten erzählt:

»Die Phönizier fuhren aus dem Rothen Meere ab und kamen in das südliche Meer. Und wenn es Herbst ward, landeten sie, besäeten das Feld, wo sie gerade in Libyen waren, warteten die Ernte ab und schifften nach der Ernte weiter, also daß sie im dritten Jahre durch die Säulen des Hercules nach Aegypten zurückkehrten. Und sie erzählten, was ich zwar nicht glaube, ein Anderer aber vielleicht glaubt, daß sie bei der Umschiffung Libyens die Sonne zur Rechten gehabt hätten. Also ward Libyen zuerst entdeckt.«

Sehr bemerkenswerth ist der Zusatz am Ende der Erzählung, wodurch der Schriftsteller gleichsam wider seinen Willen, weil er keine Unwahrheit nacherzählen mag, die Wahrheit der Geschichte verbürgt, indem er den Umstand hervorhebt, daß die Schiffer die Sonne rechts, also im Norden gesehen hätten, was aber gerade beweist, daß sie den Aequator passirt und sich auf der südlichen Erdhälfte befunden hatten.

Derselbe Necho machte den Versuch, den Nil durch einen Kanal mit dem Arabischen Meerbusen zu verbinden, welches Unternehmen etwa 70 Jahre später von Darius Histaspis wirklich ausgeführt wurde; Herodot sah den Kanal selber vollendet.

Eine andere Stellung zur Geographie, wie überhaupt zu den Wissenschaften, nahm später Aegypten unter den Ptolemäern ein, welche bedeutende Summen auf die Erweiterung der Natur-, Erd- und Länderkunde verwendeten. Alexandria wurde die Metropole des Handels und der Gelehrsamkeit, und in Eratosthenes, dessen Verdienste oben ausführlicher dargelegt sind, fand die Geographie ihren ersten wissenschaftlichen Bearbeiter.

Die Verdienste des hervorragenden Gelehrten Claudius Ptolemäus in Alexandrien um die geographische Wissenschaft sind bereits bei den Griechen ausführlich dargelegt worden. Zum Schlusse sei noch der Aegyptische Kaufmann, später Mönch Kosmas aus Alexandrien, 500 n. Chr., mit dem Beinamen Indopleustes (Indienfahrer) erwähnt, welcher nach der Rückkehr von seinen Reisen eine aus zwölf Büchern bestehende »Christliche Topographie« in Griechischer Sprache schrieb, durch welche er

gegen das bestehende System des Claudius Ptolemäus die Beschreibung der Erde in wunderlicher Weise ganz mit den Vorstellungen der Bibel in Uebereinstimmung zu bringen versuchte.

Der Geist des Mutterlandes Phönizien ging auf die 800 v. Chr. gegründete Kolonie Karthago über. Wie die Phönizier, so waren auch die Karthager ein Handel und Schifffahrt treibendes Volk, nur daß sie nicht blos durch Handel reicher, sondern auch durch Eroberungen mächtiger zu werden suchten, bis sie Reichthum, Macht und Existenz durch die Römer verloren. Die verheimlichende Politik der Phönizier, die in der Furcht vor Handelskonkurrenz ihren Grund hatte, ging auf die Karthager über; sie verhinderten geradezu jede Fahrt nach Tartessus und dem Atlantischen Ocean. Wenn sie auf diese Weise einer genaueren Kenntniß des Europäischen Westens mehr hinderlich als förderlich wurden, so kommen doch ihre Unternehmungen zur See im Ganzen der Erd- und Länderkunde zu Gute. Leider sind von allen ihren Unternehmungen nur zwei Berichte auf uns gekommen, nämlich die Entdeckungsreisen Hanno's und Himilco's. Hanno, ein Karthagischer Feldherr (Admiral), welcher um die Mitte des 5. Jahrhunderts v. Chr. lebte, wurde von den Karthagern ausgesandt mit 60 fünfzigrudrigen Schiffen und einer Menge von Männern und Weibern als Colonisten, gegen 30,000 (allerdings eine enorme unerklärliche Anzahl), nebst Lebensmitteln und anderem Zubehör, durch die Säulen des Herkules zu schiffen und an der Westküste Libyens Colonien zu gründen. Plinius, Hist. nat. II. 67, berichtet, daß Hanno um die Zeit von Karthago's blühender Macht gelebt und eine Beschreibung seiner Reise verfaßt habe. Aus dem Reiseberichte, den Hanno in Punischer Sprache geschrieben hatte, und den wir noch in der Griechischen Uebersetzung unter dem Titel »Periplus« besitzen, geht ziemlich deutlich hervor, daß man bis jenseit des Senegal und Gambia kam. Vielleicht bahnte Hanno's Entdeckungsreise zuerst den Weg zu der Goldküste (Ober-Guinea), bis zu welcher in Herodot's Zeitalter die Karthager eine regelmäßige Schifffahrt unterhielten.

Die wilden Menschen, »Goryllai« (Gorillen), welche Hanno nach seiner Erzählung auf einer Insel fand, waren jedenfalls Affen; auch Dr. Moritz Busch hält in seinem 1868 erschienenen »Abrisse der Urgeschichte des Orients« II. Bd. S. 328 die wilden Menschen des Hanno für grimmige starke Affen, welche noch heute am Gabonflusse ziemlich zahlreich vorkommen.

Mit Hanno zu gleicher Zeit, berichtet der Römische Schriftsteller Plinius, wurde Himilco, ebenfalls ein Karthagischer Feldherr, abgeschickt, die westlichen Küsten Europa's am Ocean zu untersuchen. Der Bericht desselben hat sich nicht so wie der des Hanno erhalten, aber Auszüge daraus sind in dem Fragmente eines lateinischen Gedichts des Festus Rufus Avienus (370 n. Chr.) auf uns gekommen, welcher eine Beschreibung der Seeküste von Cadix bis Marseille in Jamben verfertigte und den Himilco wiederholt als Quelle anführt. Nach Avienus ging Himilco ebenfalls durch die Säulen des Hercules, schiffte längs der Westküste Spaniens hin und gelangte in vier Monaten zu den in einiger Entfernung von der Westküste der Englischen Grafschaft Cornwall liegenden Kassiteriden (Zinninseln) und den Küsten von Albion und Jerne (Britannien und Irland). Von jenen Inseln, die bei Avienus Oestrymenides heißen, erzählt derselbe:

»Weit liegen sie und sind reich an Metallen
Von Zinn und Blei. Ein zahlreich Volk ist dort
Mit stolzem Sinn und nicht geringem Fleiß.
Des Handels Sorge nur beschäftigt Alle. u. s. w.«

Man findet bei Avienus Manches von dem wieder, was schon früher als Schreckmittel über den Oceanus berichtet worden war und was auch spätere Schriftsteller wieder vorbrachten: träge Windstille, Finsterniß, seichtes schlammiges Wasser und mißgestaltete Seeungeheuer zwischen den die Fahrt hindernden Seegewächsen. Phönizier und Karthager verbreiteten dergleichen Lügen, damit Anderen die Lust vergehen möchte, ihnen auf ihren Handelswegen und Entdeckungsreisen zu folgen.

Die Assyrier, Babylonier und Perser.

Obwohl die älteste Geschichte der beiden zuerst genannten Völker Sagengeschichte ist, so sieht man doch aus ihr so viel, daß schon in den frühesten Zeiten und lange vor dem Ursprunge des Babylonisch-Chaldäischen oder Neubabylonischen Reiches im 7. Jahrhundert v. Chr. große Eroberer in diesen Theilen Asiens auftraten, und ein mächtiger Völkerverkehr entstand, dessen Mittelpunkt Babylon wurde, jene stolze Königsstadt, die Stadt voll von Wundern, deren Glanz, Reichthum und Größe das ganze Alterthum preist und deren Trümmer noch jetzt Staunen erregen. (»Ein Ausflug nach den Ruinenstätten von Babylon«. Globus, illustrirte Zeitschrift für Länder- und Völkerkunde, XIII. Band, 12. Lief., 1868). Ihr Umfang betrug, nach Herodot I. 178, 480 Stadien = 12 geographische Meilen, und der Handel, den die Stadt in der blühenden Zeit ihrer Macht, als der Asiatische Welteroberer Nebukadnezar das Babylonisch-Chaldäische Reich im 7. Jahrhundert v. Chr. gegründet hatte, zu Wasser und zu Lande trieb, erstreckte sich bis in die fernsten Länder, z. B. bis zum Mittelländischen und Indischen Meere. Vorzugsweise betheiligte man sich an dem Arabisch-Indischen Handel der Phönizier, und bezog über den Golf von Persien die kostbaren Waaren des Südens, Arabische und Indische Producte, z. B. Weihrauch und Specereien, besonders Zimmet (cinnamomum, ein schon im Alterthum allgemein gesuchtes und geschätztes Gewürz) von der Insel Taprobane (Ceylon), Elfenbein, Ebenholz, Edelsteine und Persische und Indische Perlen u. v. a. Ebenso ausgebreitet als der Seehandel und die Flußschifffahrt auf dem Euphrat und Tigris war der Landhandel Babyloniens, und noch jetzt kennt man die großen Handelsstraßen mit ihren Caravansereien, auf denen man nach allen Richtungen hin gelangte und theils Waaren einführte, theils ausführte; denn Babylonien war reich an einheimischen Kunstprodukten und Manufacturen, z. B. Webereien von mancherlei Art. Wenn man noch dazu nimmt, daß Babylon nicht blos Handelsplatz, sondern auch der Sitz wissenschaftlicher Bildung war, die sich in den Händen der Priesterschaft (Magier und Chaldäer) befand, so erscheint es glaubwürdig, daß eine solche Stadt zu einer genaueren Kenntniß der Länder und Völker viel beigetragen hat.

Was die Perser betrifft, so läßt sich schon von vornherein annehmen, daß die Völker und Länder, welche das von Cyrus im 6. Jahrhundert gegründete und besonders auf den Trümmern des Medischen, Lydischen und Babylonischen Reichs entstandene Persische Weltreich umfaßte, durch ihre Vereinigung unter einer Herrschaft bekannter und zugänglicher wurden, zumal seitdem der Achämenide Darius I. (521 bis 485 v. Chr.), Sohn des Hystaspes, das ungeheure Reich, welches sich in Kurzem über den größten Theil der damals bekannten Welt erstreckte, d. h. in Asien alle Länder diesseits des Indus vom Caspischen und Schwarzen Meere und der zwischen beiden befindlichen Kaukasischen Bergkette oder vom Oxus und Jaxartes im Norden bis zur Arabischen Halbinsel im Süden, in Europa Thracien und Macedonien, in

Afrika Aegypten bis zur Libyschen Wüste umfaßte, — im Innern organisirt und in 20 Satrapien eingetheilt hatte. Von diesen Satrapien mögen hier nur die 2 nördlichsten genannt werden: Bactriana mit der Hauptstadt Bactra (jetzt Balkh mit dem stolzen Titel »Amm-al-Bulad«, d. h. Mutter der Städte), und Sogdiana mit der Hauptstadt Maracanda (jetzt Samarkand). Die großen Caravanenstraßen, die ins östliche Asien gingen, hatten Bactra zu ihrem Ziele und die reichen Goldländer Indiens machten diese Stadt zu einem Hauptsitze des Völkerverkehrs, zu einem Knotenpunkt der Caravanenzüge von Ost- und Inner-Asien. Noch jetzt gilt Balkh, so sehr es auch verfallen ist, bei den Asiaten für die älteste Stadt der Welt. Ebenso war Maracanda, jetzt Samarkand (auch al Sogd genannt, so daß der alte Name Sogdiana noch jetzt fortlebt), durch seine Lage begünstigt, einer der großen Marktplätze Asiens, wie es noch jetzt das 30 Meilen davon liegende Bokhara mit seinen 180,000 Einwohnern ist. Von Darius sind noch zwei Unternehmungen aus seinem Leben zu erwähnen, welche beide für die Geographie wichtig geworden sind, nämlich sein bekannter Zug gegen die Scythen, nördlich vom Schwarzen Meere, der zwar unglücklich ablief, aber über den Norden der Erde nähere Kunde gab, zumal Darius von vielen Griechen auf dem Zuge begleitet war, und dann seine Eroberung der Indischen Grenzländer. Um dieselbe ausführen zu können, schickte Darius nebst mehreren anderen zuverlässigen Männern den Scylax von Caryanda in Carien um 509 v. Chr. ab, um zu erkunden, wo der Indus ins Meer falle. Herodot erzählt, Scylax sei von Carpatyrus aus, das man für Cabul, die Hauptstadt von Afghanistan, hält, den Indus hinabgeschifft und im 30. Monat da angekommen, wo die Phönizier, die Necho abschickte, Libyen zu umsegeln, ausgeschifft seien. Darius führte hierauf den Zug in die Westländer diesseits des Indus aus und unterwarf sich dieselben. Sie erstreckten sich von dem jetzigen Cabul und Candahar bis hinunter zu den Mündungen des Indus und wurden im Alterthum stets zu Indien gerechnet. Der Tribut, welchen die Inder den Persern entrichteten, bestand in Goldstaub (jährlich 360 Talente), den, wie Ctesias (Griechischer Leibarzt des jüngeren Cyrus und Verfasser einer Geschichte Persiens und Indiens, von der wir noch Fragmente haben) erzählt, die Inder bewaffnet in Caravanen von 1000 bis 2000 Mann auf Kameelen aus einer außerordentlich wüsten Gegend holten, wo sich die Greifen aufhielten, die das Gold bewachten. Man hält diese goldreiche Wüste, die damals wahrscheinlich reicher an Goldsand war, als sie es gegenwärtig ist, für die 400 Meilen lange Wüste Gobi in der Mongolei.

Auf Darius folgte Xerxes. Wie einst auf Befehl des Aegyptischen Königs Necho Phönizier, so sollte auf Befehl des Xerxes der Perser Sataspes Libyen umschiffen und zwar nicht, wie die Phönizier, von Osten nach Westen, sondern umgekehrt, so daß er durch die Säulen des Hercules bis zum Arabischen Meerbusen fahren sollte. Nachdem Sataspes viele Monate an der Westküste Libyens hin südlich gefahren war und kein Ende gesehen hatte, kehrte er wieder um. Als Grund seiner Heimkehr gab er beim Könige an, das Schiff habe nicht weiter fahren können und sei aufgehalten worden. Daß der Ocean wegen Windstille, Seichtigkeit des Wassers und gallertartige Dicke nicht beschifft werden könne, war die alte Vorstellung, die, wie wir schon gesehen haben, von den Phöniziern und Karthagern herrühte. Xerxes hielt die Aussage des Sataspes für eine Lüge und ließ ihn zur Strafe dafür, daß er unverrichteter Sache umgekehrt war, an's Kreuz schlagen. Uebrigens war Sataspes, wie Herodot IV. 43 bemerkt, zunächst nach Aegypten gereist und hatte von da

Schiffe und Matrosen genommen; denn die Perser selbst waren kein seefahrendes Volk und fürchteten, daß ihr Reich von einer Flotte vom Persischen Meerbusen aus unvermuthet angegriffen und erobert werden möchte.

III. Es folgen endlich die Römer.

Wenn von den Völkern Asiens, wie den Babyloniern und Persern gesagt worden ist, daß ihre Kriegszüge eine Erweiterung der geographischen Kenntnisse zur nothwendigen Folge gehabt hätten, so gilt dasselbe in einem noch höheren Grade von den Römern, deren Weltherrschaft weiter reichte, als die der genannten Völker. Das Römische Weltreich umfaßte 110,000 Quadratmeilen mit etwa 90 Millionen Einwohnern. In den Eroberungen der Römer bestehen ihre Verdienste um die Geographie; aber da sie bei denselben kein wissenschaftliches Interesse verfolgten, sondern lediglich von der Herrsucht geleitet wurden, so werden auch ihre Verdienste um die geographische Wissenschaft darnach zu bemessen sein. Der Gang, den ihr geographisches Wissen nahm, ist derselbe, den ihre Eroberungen einhielten; eine Schilderung desselben würde nichts Anderes sein können, als eine Erzählung ihrer politischen Geschichte, eine Darstellung der Kriege, durch welche sie nach und nach die Herren der Welt wurden. Wie ihre Herrschaft, so ging auch ihr geographisches Wissen von geringen Anfängen aus und nahm allmählich immer größere Dimensionen an. Nachdem sie nahezu 500 Jahre gebraucht hatten, um von Rom aus Italien zu erobern und kennen zu lernen, unterwarfen sie sich in den nächstfolgenden 200 Jahren den größten Theil der damals bekannten Erde. Im 8. Jahrhundert nach der Gründung Rom's waren Nordafrika bis an die Sandwüsten, Westasien bis an den Euphrat, Südeuropa bis an den Rhein und die Donau, Griechenland und alle Inseln des Mittelmeeres der Römischen Herrschaft unterworfen; Germanien und Britannien, damals noch unabhängig, wurden erst später durch die Kriege bekannter. Aber auch viele nicht unterjochte Völker beugten sich vor der Majestät des Römischen Namens; so kamen z. B. von den Indern, Scythen, Garamanten und Aethiopen Gesandte mit Geschenken zum Kaiser Augustus, und die Parther schickten ihm freiwillig die den Römern unter Crassus abgenommenen Feldzeichen zurück. Cäsar unterjochte in seinen Feldzügen 58—50 v. Chr. Gallien und setzte auch nach Britannien über, welches jedoch erst später unter dem Kaiser Domitianus von Agricola erobert wurde. Cäsar hat sich insofern ein Verdienst um die Geographie erworben, als er in der Beschreibung seiner Feldzüge Nachrichten über die eroberten Länder gab und dann den Senat von Rom veranlaßte, eine allgemeine Karte des ganzen Römischen Reiches anfertigen zu lassen, — eine topographische Arbeit, welche erst nach Verlauf von 20 Jahren unter Augustus vollendet wurde. Diese geographischen Tafeln, welche Plinius bei seiner Länderbeschreibung benutzte, sind später verloren gegangen. Demnächst dauerten die Römischen Eroberungen fort unter dem Kaiser Augustus, der mehrmals Reisen durch das Römische Reich unternahm und dessen Stiefsöhne Drusus und Tiberius um 15 v. Chr. bis zum Thüringer Walde und an die Elbe vordrangen. Dann folgten die Unternehmungen des Germanicus zu Lande und zur See nach Germanien und die Kriegszüge anderer Römischer Feldherren, wie es die Weltgeschichte lehrt. Mit den letzten Eroberungen der Römer, zu denen die des Trajan gehörten, der um 106 n. Chr. Dacien (Moldau, Wallachei ꝛc.), um 114 n. Chr. Armenien und Mesopotamien unterjochte und bis über den Tigris vordrang, fallen auch die letzten Verdienste der Römer um die Geographie zusammen.

In unmittelbarer Verbindung mit ihren Eroberungen steht der für die damalige Zeit bewundernswerthe Bau von Heerstraßen, durch welche hauptsächlich der Handels- und Reiseverkehr erleichtert und auch die Länderkunde gefördert wurde. Am wirksamsten trug in den Zeiten der Republik Cajus Grachus durch seine Gesetzgebung zur Vervollständigung und Verbesserung des Straßennetzes bei. Von ihm rühren die geregelten Entfernungsbestimmungen durch Meilensteine her, die an den Straßen auf je 1000 Römische Passus (1/5 geographische Meile, daher milliarium) gesetzt wurden. Auch wurden alle 10 bis 15 Schritte viereckige aufrechtstehende Steine an die Ränder des Wegeplanums gesetzt, welche zur Erleichterung des Auf- und Absteigens bei den Lastthieren dienten, da man Steigbügel nicht kannte. Ferner wurden Vermessungen der Römischen Provinzen und des ganzen Reiches angestellt und Itinerarien verfaßt, welche von doppelter Art waren: entweder itineraria scripta, geschriebene Verzeichnisse der wichtigsten Oerter, die man auf Reisen von einem bestimmten Orte zu einem andern berühren mußte, mit Angabe der Entfernungen der Oerter, der Beschaffenheit der Landstraßen, der Nebenwege, Berge, Flüsse u. s. w., also geschriebene Reiserouten; oder itineraria picta, topographische Entwürfe des Römischen Reiches, deren sich die Römischen Kaiser und Feldherren in Kriegszeiten bedienten, also eine Art von Land- oder Postkarten, wie wir eine solche, wenigstens als Copie, noch jetzt in der berühmten Tabula Peutingeriana*) auf der Kaiserlichen Bibliothek zu Wien besitzen. Die Itinerarien erinnern an den cursus publicus der Römer, welcher dem Kaiser Augustus seinen Ursprung verdankt, d. i. eine Staatsverkehrsanstalt, welche die Beförderungen stationsweise zu Fuß, zu Pferd oder zu Wagen, mit Wechsel der Transportmittel, sowohl für Versendungen als auch für Reisen wahrzunehmen hatte. Diese Einrichtung war bestimmt für die Reisen des Kaisers und seines Gefolges, der hohen Militairpersonen und sonstigen Staatsbeamten im Dienste, der Gesandten und der zur Benutzung des cursus publicus in einzelnen Fällen besonders ermächtigten Personen, ferner zur Beförderung der Depeschen, Documente und sonstigen Archivalien und der Staatsgelder, sowie zum Transporte von Proviant, Waffen u. s. w. Jeder Cours war in bestimmte Stationen (posita statio, zusammengezogen poststatio) eingetheilt. Sie führten den Namen mansiones und mutationes. Die mansiones waren je eine Tagereise von einander entfernt und in 5 bis 8 mutationes (Pferdewechsel) eingetheilt. Die mansiones wurden, wenn es irgend anging, an den größeren Orten errichtet. Jedenfalls traf man dort Vorkehrungen zur Verpflegung und zum Nachtquartier. Das Reisen bei Nacht wurde begreiflicherweise möglichst vermieden. Der Pferdebestand war auf jeder Station im Durchschnitt auf circa 40 Stück festgestellt.

Die Beaufsichtigung der Straßen und der Stationen war besonderen Beamten übertragen. Die Straßenbau-Arbeiten ließen die Römer durch ihre eigenen Soldaten ausführen. Diese Anlagen erstreckten sich vom Pictenwalle (Grenzwall gegen die Picten in Britannien, angelegt unter dem Kaiser Hadrian) bis zum Wendekreise des Kreises bei Hiera sycaminos in Aegypten (1002 Meilen im größten Durchmesser) und von den Säulen des Herkules bis zum Kaukasus. Die Gesammtlänge der von den Römern gebauten Staatsstraßen, deren unentgeltliche Benutzung Jedem

*) So benannt von ihrem ehemaligen Besitzer Conrad Peutinger in Augsburg und herausgegeben von Max Welser. 1599.

freistand, läßt sich nach angestellten Ermittelungen auf etwa 51,000 Römische oder 10,220 geographische Meilen schätzen. Vergl. das »Verkehrsleben im Alterthum« von Heinrich Stephan in Friedrich von Raumer's historischem Taschenbuche, 4. Folge, 9. Jahrgang, Leipzig, 1868.

Durch die Unterhaltung der Kunststraßen und der Stationen wurden übrigens den Bewohnern der betreffenden Länderstrecken erhebliche Lasten aufgebürdet, ohne Gewährung entsprechender Vergütung. So nützlich die Straßenanlage der Römer für den allgemeinen Verkehr und besonders auch für die öffentliche Sicherheit war, so darf man doch nicht übersehen, daß jene Einrichtung keineswegs im Interesse der Wissenschaft, sondern lediglich für Kriegszwecke und des Handels wegen zur Ausführung gelangte. Die Geschichte weiß von einer zu wissenschaftlichen Zwecken durch die Römer unternommenen Seefahrt, oder von einer Entdeckungsreise zu Lande nach fernen Erdtheilen Nichts zu berichten. Schon Plinius beklagte die Gleichgültigkeit der Römer, namentlich der Seefahrer, gegen die Wissenschaft, indem er lib. II. 46 anführt: »Zu seiner Zeit wäre die Schifffahrt sehr bedeutend gewesen, aber der Wissenschaft bringe sie keinen Gewinn, da jetzt nur Geldgier die Seefahrer aufs Meer locke (sed lucri, non scientiae gratia).

Allerdings mußten die Römischen Eroberungen und Seefahrten demnächst für die Länder- und Völkerkunde förderlich sein,*) namentlich wurde durch die Feldzüge gegen den Europäischen Westen und Norden viel Aufklärung über diese bis dahin unbekannten Länder verbreitet; gleichwohl hat das goldene Zeitalter der Römischen Literatur ebensowenig als die frühere Periode einen bedeutenden Römischen Geographen hervorgebracht, und auch einer gründlichen wissenschaftlichen Bearbeitung des geographischen Materials, welches die vielen Kriege und die ausgebreiteten Handelsverbindungen der Römer in reicher Fülle darboten, hat sich kein Römischer Schriftsteller unterzogen, obwohl die Griechen in dieser Beziehung mit gutem Beispiele vorangegangen waren.

Erst gegen 40 n. Chr. trat Pomponius Mela unter Claudius mit einem geographischen Compendium auf (De situ orbis, 3 Bücher), in welchem er den Okeanos, die drei Welttheile, ihre Gestalt, die wichtigsten Berge, Flüsse, See'n Städte u. s. w. beschreibt; aber auch er war eigentlich kein Römer, sondern ein Spanier von Geburt, der jedoch lateinisch schrieb. Im Ganzen sind die Griechischen Geographen Strabo, Eratosthenes und Herodot seine Gewährsmänner. Wenn er über manche Gegenstände, besonders im Westen, wegen der neueren Nachrichten, die er benutzen konnte, genauer ist als Strabo, so verräth er doch einen starken Hang zum Wunderglauben, und bringt wieder Angaben vor, die Strabo bereits verworfen hatte.

Neben Pomponius Mela sind noch diejenigen Römischen Schriftsteller zu nennen, deren Werke in einzelnen Abschnitten bezüglich der Geographie der Alten besondere Beachtung verdienen und zwar: die Philosophen Cicero, geb. 108 v. Chr., und Seneca, 2 v. Chr., ferner Cäsar (Feldzüge in Gallien) und der ältere Plinius, geb. 23 n. Chr., in dessen Naturgeschichte, bestehend aus 7 Büchern, sich geographische Mittheilungen finden, II. bis V.; ferner der Dichter Propertius, der Grammatiker

*) Der Griechische Geograph Strabo, welcher unter Augustus und Tiberius einen großen Theil des Römischen Reichs zur Erforschung bereiste, bemerkt in dieser Beziehung lib. I. 14: »Die Herrschaft der Römer und Parther habe die Erd- und Länderkunde ebenso vermehrt, wie früher Alexander's Eroberungen.«

Diogenian, 120 n. Chr., und Appian unter Antoninus dem Frommen, endlich Tacitus, 80 n. Chr., dessen Schrift über das alte Deutschland (De situ moribus et populis Germaniae libellus) stets von hohem Interesse sein wird.

Die Literatur der alten Geographie ist in neuerer Zeit von Franzosen und Deutschen durch viele treffliche Schriften bereichert worden, z. B. von Carol. Stephanus (Dictionarium historicum, geographicum etc., Genev., 1652), Abr. Ortelius (Thesaurus geographicus, Hannov., 1611), Chr. Cellarius, Geographia mit 18 Karten, Leipzig, 1701. Neueste Ausgabe 1773 und 1776; ferner von den Franzosen D'Anville, 1782, und Gosselin, 1790; dann von Gatterer, Schlözer und Anderen, besonders aber von Joh. Heinr. Voß, welcher die Hesiodische Welttafel entworfen und mit einer ausführlichen Abhandlung: die Weltkunde der Alten, in der Jenaer Literatur-Zeitung 1804 bekannt gemacht hat. Voß war unter den Deutschen der eigentliche Schöpfer der alten Erdkunde, indem er die von Andern zwar schon geahnte, aber noch nicht klar ausgesprochene Idee von der Darstellung der alten Geographie zuerst bekannt machte und weiter ausführte. Nach Voß war es sein Schüler, der Professor am Gymnasium in Gotha, Fr. Aug. Ukert, welcher die Schriften der Griechen und Römer durchforschte und darnach eine »Geographie der Griechen und Römer, 1816« herausgab, die, »dem Herrn Hofrath Voß in Heidelberg gewidmet«, Alles enthält, was nur in Bezug auf alte Geographie bemerkenswerth ist. Diesem Werke sind 4 Karten beigegeben, nämlich die Homerische Welttafel, die Weltkarte des Herodot, die Erdtafel des Eratosthenes, die Karte des Ptolemäus.

Neben Ukert sind als Bearbeiter der alten Geographie vorzüglich noch zu nennen: Mannert, Sickler, Georgi, Schirlitz und Forbiger (Handbuch der alten Geographie, Leipzig, 1842—48).

Von den vielen geographischen Werken der neuesten Zeit verdienen besondere Erwähnung: die »Geschichte der Erdkunde« von dem gelehrten Geographen Oskar Peschel, München, 1865, die »Geschichte der Geographie« von Löwenberg, Berlin, 1866, und Behm's vortreffliches »Geographisches Jahrbuch«, welches seit 1866 alle zwei Jahre bei J. Perthes in Gotha erscheint; endlich die Werke von Heinrich Kiepert, dessen kartographische Arbeiten allgemein bekannt sind; er entwarf schon als Student in Berlin (1836—40), wo damals der berühmte Geograph Carl Ritter lehrte, den Plan zu dem historischen Atlas von den Ländern der althellenischen Cultur, welcher in 24 Blättern erschien und 1870 die vierte Auflage erlebte.

Carl Ritter, gestorben am 28. September 1859, war der Schöpfer der allgemeinen vergleichenden Erdkunde, sein Hauptwerk ist: »die Erdkunde im Verhältnisse zur Natur und Geschichte des Menschen«. (II. Auflage 1822—59.)

---

64. Rundschau im Industrie-Palast der Wiener Weltausstellung*).

Von Herrn Geh. expedirenden Secretair Borgmann in Berlin.

Bald nach 8 Uhr Morgens beginnt die Praterstraße, die schönste und freundlichste des alten Wien, mit einem eleganten Publicum sich zu füllen; Omnibus, Droschken, Fiaker und hochfeine Equipagen rollen unaufhörlich in der mannigfaltigsten Abwechselung über das Pflaster dahin, dazu die vielen, in Abständen von oft kaum 100 Schritt aufeinanderfolgenden Wagen der Tramways, welche, von verschiedenen Linien ausgehend, in die Praterstraße einmünden. Dieses bunte Durcheinander von Menschen und Wagen, das sonst in so früher Morgenstunde in diesem eleganten Stadttheil noch ruht, ist bald erklärt; um 9 Uhr beginnt der Eintritt zur Weltausstellung, Alles eilt daher, pünktlich da zu sein, um in der Morgenstunde so viel als möglich von den Wundern zu sehen und der gegen Mittag eintretenden wahrhaft tropischen Augusthitze zu entfliehen. Die Praterstraße liegt bald hinter uns und vor uns der Praterpark. Man denke sich einen großen, weiten Eichenwald, von dem leider der schönste Theil zur Gewinnung des Weltausstellungsterrains hat fallen müssen, und zwischen den alten, hochwipfligen Bäumen grüne Anger, und nun dazwischen ein endloses Lager von Bretterhütten und Wirthschaften. Etablissement reiht sich an Etablissement, eingerammte Bänke bis ins Unendliche: Alles ist erst zum großen Theil neu geschaffen, um den Tausenden von Weltausstellungsbesuchern Rast und Erholung, sowie körperliche Stärkung zu gewähren.

Die Pferdebahn hält an und eilenden Schrittes begeben wir uns zu dem dicht vor uns liegenden westlichen Eingange der Weltausstellungsstadt. Unterwegs wird schnell das Eintrittsgeld — 50 Xr. — abgezählt, denn an der Kasse findet ein Wechseln nicht statt, da dasselbe bei dem starken Andrange des Publicums zu sehr aufhalten würde. Glücklich sind wir mit dem Menschenstrome in das innere Terrain gelangt und vor uns dehnt sich in unabsehbarer Länge die gewaltige Maschinenhalle aus. Doch dieser ist unser erster Besuch nicht gewidmet; dem Rathe eines Bekannten folgend, wenden wir uns zu dem rechter Hand mit der Maschinenhalle parallel sich ausdehnenden Industrie-Palaste, in dessen Ostportal wir eintreten, um nicht von der für gewöhnlich vom Westportal aus eindringenden großen Masse der Besucher mit fortgerissen zu werden.

Wie großartig die Phantasie sich vorher auch das Innere des Palastes ausgemalt haben mag, die Wirklichkeit übertrifft doch die kühnsten Vorstellungen. Der erste Eindruck, den man beim Hinabsehen in die mehrere tausend Fuß sich ausdehnende Hauptgalerie empfängt, ist ein gewaltiger. Aus allen Welttheilen sind die luxuriösesten Schätze der Industrie hier ausgebreitet, der Glanz und der Schimmer blenden fast das Auge; hier sind Juwelen, Gold und Silber, prachtvolle Seidenstoffe

*) Bei der Menge des uns über die Wiener Ausstellung zugegangenen Materials hat sich die Veröffentlichung einzelner Aufsätze verzögert, so daß unterdessen der Schluß der Weltausstellung eingetreten ist. Wie dieses große Ereigniß aber nicht bloß eine vorübergehende Bedeutung hat, so dürfen Schilderungen desselben, nachdem die Pforten des Palastes geschlossen sind und der Schritt des letzten Besuchers verhallt ist, auch gegenwärtig auf Theilnahme rechnen.

und Teppiche, gold- und silberdurchwirkte morgenländische Gewänder, in allen Farben schimmernde Kronleuchter aus geschliffenem Glase, die feinsten Nippessachen und Galanteriewaaren, Kunstmöbel mit reichen Einlagen und Vergoldungen, Malachit- und Marmorwaaren und vieles Andere mehr.

Dicht vor uns an der Hauptgalerie und der daran grenzenden südlichen Quergalerie 16a. künden uns Fahnen mit dem Halbmonde an, daß hier die Türkei ihre Erzeugnisse ausgestellt hat. Die verschiedenen in der Türkei und in den Nebenländern derselben wohnenden Völkerstämme werden in ihren malerischen Nationaltrachten in dem Leben treu nachgebildeten Figuren veranschaulicht, Muselmänner aus Konstantinopel, Tunis und Tripolis, Araber aus Bagdad, Drusen, Kandioten, Juden und Armenier. Das Antlitz der Muhamedanischen Frauen ist zum Theil mit dickem Perlenschleier verdeckt, die Gestalten der Männer sind kräftig und martialisch, aus dem Gürtel der meisten blicken Revolver mit reich geschnitzten Schäften heraus. Ein flüchtiger Blick auf die ausgestellten Gegenstände lehrt uns, welche Fabrikation in den Türkischen Ländern am meisten vorherrschend ist: die Wollen- und Seidenwaarenweberei. Das hohe gewölbte Dach der Quergalerie ist ganz und gar mit den herrlichsten Teppichen bedeckt, nach orientalischer Art ist bei denselben ein buntes Farbenspiel vorherrschend, die Zeichnungen auf denselben sind Arabesken und Blumen. Die Pracht wird noch vermehrt durch die in den Seitenschränken aushängenden schweren weißseidenen Kaftans, blauseidenen Steppdecken u. s. w., welche zum großen Theil reiche Goldstickerei tragen und auf die Prachtliebe des Orients schließen lassen. Auf einem der hinteren Tische in der Galerie präsentirt sich uns eine weitere Specialität der Türkischen Industrie: Pfeifenköpfe aus feinem rothem Thon mit vergoldeten Rändern zum Tschibukrauchen in den mannigfaltigsten Formen und in reicher Auswahl. Fernerhin ist erwähnenswerth: eine reichhaltige Sammlung Türkischer Waffen, als Messer, Säbel und Gewehre, welche sich durch die prachtvollen Verzierungen — Gold- und Silberauslegungen — hervorthun.

Von der Hauptgalerie aus in die nördliche Quergalerie 16b. einbiegend, gelangen wir zu den Erzeugnissen, welche Japan und China ausgestellt haben. Die Japanesischen Sachen erregen besonders unser Interesse, wir wissen, welche Anstrengungen die Japanesische Regierung macht, um Europäische Cultur und Bildung ihrem Lande zugänglich zu machen. Daß diese Bemühungen nicht vergeblich gewesen sind, dafür sprechen u. a. die hier befindlichen wissenschaftlichen Instrumente: ein Telegraphen-Apparat (Zeiger-Apparat mit Japanesischen Buchstaben oder Zeichen), galvanische Apparate, Chronoskope, Teleskope, Thermometer, Stand- und Wanduhren, eine Sammlung von allen Längenmaßstäben und Gewichten u. s. w.; das zeigen ferner die Modelle eines städtischen Wohnhauses mit vollständiger Einrichtung, eines Kaufmannshauses, eines feuerfesten Waarenhauses und eines Bauernhauses, sowie die Karten und Pläne von Bau-Constructionen und mehreren Aquaducten.

Die ausgedehnte Seiden-Industrie der Japanesen veranschaulicht eine reiche Sammlung von ganzen Cocons der verschiedenen Japanesischen Provenienzen, ferner Rohseide aus den verschiedenen Provinzen, gezwirnte Seide in allen Qualitäten, Nähseide, gefärbte Seide und Seidenabfälle, fertige Seidenstoffe und Kleidungsstücke mit Seidenstickereien in den verschiedensten Farben und von sauberster Arbeit; im Weiteren Spinnvorrichtungen, Windereien, Zwirnerei und Spindelei, Zettelei und Weberei.

Auch in der Leder-, Metall-, Holz- und Kurzwaaren-Industrie ist von den Japanesen Hervorragendes geleistet worden, wie die sauber gearbeiteten Stiefel und

Schuhe, die nach Europäischem Muster angefertigten, reich geschnitzten und eingelegten Möbel, die Krystallschmuckgegenstände, optischen Gläser, Gold- und Silberschmucksachen, Eisen- und Stahlwaaren, sowie die feinen, aus Elfenbein angefertigten Schmuck- und sonstigen Gegenstände beweisen. Unter letzteren verdient ein Toilettenkasten von ¼ Meter Länge und ⅛ Meter Höhe besondere Aufmerksamkeit. Derselbe besteht aus Elfenbein, die Seitenwände — durchbrochene Arbeit — zeigen in feinster Zeichnung Arabesken, Blumen, Bäume, Vögel, vierfüßige Thiere, Menschen, Hütten u. s. w. in den mannigfaltigsten Beziehungen; es sind hunderte einzelner kleiner Gruppen, die jede für sich deutlich sprechen; man erstaunt, wie es möglich ist, mit Messer und Säge so zierliche und geschmackvolle Arbeit zu schaffen.

Mit den Japanesen wetteifern die Chinesen in Producten der Seiden-Industrie; außerdem bieten sie eine reiche Auswahl der feinsten Porzellane, Theetassen, Theekannen, Weinkrüge, Weintassen, Fruchtteller, Theebretter, Zuckerdosen, Tischservice, Rauchtassen, Weinwärmer, Blumenvasen u. dergl. Der weiße Grund mit in blauer Farbe ausgeführten Zeichnungen von Arabesken, Blumen, Thieren und menschlichen Gestalten ist vorherrschend. Die Zeichnungen erinnern an die Malerei der alten Aegypter: es fehlt ihnen die plastische Form. Trotzdem haben die Sachen bedeutenden Werth, da das Porzellan durch seine Feinheit, Leichtigkeit und Durchsichtigkeit berühmt ist; der Preis einer circa ½ Meter hohen Blumenvase (weißer Grund mit blauen Arabesken) ist z. B. mit 3080 Fl. angegeben.

Als Specialitäten sind zu erwähnen: Opiumpfeifen aus Meerschaum und andere Opium-Rauchapparate, thönerne Gartenstühle, Spielsachen und Götzenbilder aus Thon. Unter letzteren fällt ein colossaler, grünangestrichener Kopf des Buddha auf, welcher an der linken Wand der Galerie angebracht ist und auf einen unter ihm befindlichen Tempel — Temoji genannt — herabschaut, der aus vier Etagen besteht, die wie die Zweige einer Tanne übereinanderstehen und nach oben zu kleiner werden. Als besonders bemerkenswerth sind noch anzuführen: die verschiedenen Theearten und Tabacke in den feinsten Sortirungen, ferner baumwollene Ober- und Unter-Gewänder mit seltsam klingenden Namen, als: brauner Tsung-seh-too-poo, grauer Kuri-too-poo, grauer Meh-kwei-too-poo, dunkelbrauner Uch-lan-too-poo.

Aehnlichen theilweise reich gestickten Bekleidungsgegenständen für Männer und Frauen begegnet das Auge in der Abtheilung für Tunis und Aegypten. Eine in der Mitte des Saales aufgestellte 4 Meter lange und 2 Meter breite Reliefkarte im Maßstabe von 1 zu 200,000 zeigt uns Aegypten und Nubien bis zum zweiten Nilkatarakte hinauf. Der ganze Lauf des Nil ist vorzüglich klar dargestellt, das Nilthal, namentlich das Delta an der Ausmündung, bildet in dem großen Lande die einzige blühende Oase. Die hauptsächlichsten Gegenstände der Aegyptischen Ausstellung bilden Landesproducte, Feigen, Oliven und eingemachte Früchte, Rohzucker, Cocons von Seidenraupen, rohe Wolle ꝛc. Auch ist von sämmtlichen Aegyptischen Holz-, Getreide- und sonstigen Pflanzenarten eine reiche Collection vorhanden; die Thierwelt ist vertreten durch ausgestopfte Krokodile, Tiger ꝛc.; hier sind ferner colossale Elephantenzähne, Straußfedern, sowie die ungefähr 1½ Meter lange Säge eines Sägefisches. Besonders interessant ist das unmittelbar bei der Thiergruppe befindliche Beduinenhaus, eine circa 4½ Meter lange und 3 Meter breite Hütte mit zwei unverglasten Festern, welche durch Korbgeflecht gegen das Eindringen von Insecten geschützt sind. Die Wände sind mit Leinwand und Thierfellen überzogen und mit an blauen Schnüren aufgezogenen Muscheln verziert. Zum Dache sind Thierfelle

und Zweige mit Laub verwendet. Von den weiter hier befindlichen Gegenständen ist besonders die reiche Auswahl von Pferde-, Maulthier-, Esel- und Kameelsätteln, zum Theil mit gold- und silbergestickten Decken, bemerkenswerth, während die Lederwaaren, Gold- und Silberarbeiten, Korbflechtwaaren, Fayencen u. s. w. weniger Beachtung verdienen.

Wir begeben uns nunmehr in die gegenüberliegende Abtheilung — Quergalerie 15 b. — in welcher Persien und Rumänien ihre Erzeugnisse ausgestellt haben. Wenn man die prachtvollen Schätze sieht, welche der gerade anwesende Beherrscher Persiens an seinen Gewändern und Waffen zur Schau trägt, so sollte man glauben, in der Persischen Abtheilung große Reichthümer zu finden. Dies ist indeß nicht der Fall. Das Volk ist durch Jahrhundert lange Auspressung verkommen, die Industrie hat sich nicht gehoben, sie ist auf einem primitiven Standpunkt geblieben.

Eine rühmliche Ausnahme machen indeß die Teppich- und Stoffwebereien, in denen, was Farbenzusammenstellung und Zeichnung betrifft, die Altasiatischen Muster bewahrt sind, aus denen die antike griechisch-römische Kunst geschöpft hat. Nirgends findet sich eine so einfache und leicht nachahmbare Art, das Blumenwerk zu stilisiren, als in diesen Sachen.

Im Gebiete der Metall-Industrie sind die Broncegefäße hervorzuheben, welche ganz mit kleinen Ornamenten bedeckt sind. Die ausgestellten Schönschriften sind von peinlicher Nettigkeit; in Schönschreiberei leisten die Perser Ungewöhnliches. Armes Volk! Immer von Neuem schreibt es seine alten Dichter ab. Die Poesien von Hafis und Firdusi bieten ihm den einzigen Trost in seiner Qual und ein Labsal in seiner Bedrückung.

Die Rumänische Abtheilung macht den Eindruck der Dürftigkeit. Die Gegenstände, welche namentlich in Gold- und Silberwaaren, Stickereien, Galanteriewaaren, Stiefeln mit sauberen Steppereien, Producten der Landwirthschaft, Pelzwerk, ausgestopften Vögeln, Bären, Ebern, Mardern, Wildkatzen u. s. w. bestehen, gewähren kein besonderes Interesse. Den einzelnen Gruppen dienen als Staffage imitirte Infanteristen und Cavalleristen, deren Uniform auf das Preußische Muster hinweist. Auch ein Seemann in Uniform ist da aufgestellt; schade nur, daß Rumänien noch die Flotte fehlt.

Nicht viel Besseres läßt sich von der in der Hauptgalerie befindlichen Abtheilung Griechenlands, zu der wir zunächst kommen, sagen. Erwähnenswerth sind hier vorzugsweise Sculpturwerke in Marmor, welche den Meisterschöpfungen Althellenischer Kunstübung nachzueifern bemüht sind, wie die allegorischen Figuren des Giebelfeldes der Academie der Wissenschaften in Athen, sowie eine das Original ergänzende Nachbildung der herrlichen Venus von Milo.

Nur noch wenige Schritte und wir befinden uns in der Abtheilung für Rußland, welche zwei Quergalerien (14 a. und b.), sowie den zwischen beiden liegenden Theil der Hauptgalerie ausfüllt. Schon der erste Blick auf die hier vorhandenen Gegenstände belehrt uns über die Hauptproduction des Russischen Reiches: Tuche, Leder und Hanfwaaren. Fast eine ganze Quergalerie ist mit Tuchen von den verschiedensten Arten und Farben angefüllt, unter denen jedoch das bekannte russischgrün vorherrschend ist; ebenso massenhaft sind die Ledersachen, deren bekannter Geruch (Juchten) schon auf hundert Schritte auffällt. Neben den Ledersachen liegen die mächtigen, äußerst solide gearbeiteten Taue, nicht weit davon hängen vorzügliche Pelzsachen, namentlich Bären-, Marder- und Zobel-Pelze. Sehr geschmackvoll ist

die aus Füßen von Hirschen und Renuthieren gearbeitete Garnitur Möbel, bestehend aus Tisch, Sopha und Stühlen, zu deren Bekleidung die betreffenden Thierfelle verwendet sind. Unter den sonstigen Gegenständen zeichnen sich am meisten die Bijouterien durch künstlerische und geschmackvolle Arbeit aus.

Nach der Hauptgalerie zurückgekehrt, belehrt uns ein Blick auf die oben aushängenden Flaggen, daß wir vor der Ausstellung der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie stehen. Eine colossale Fülle der herrlichsten Sachen ist in dieser Abtheilung, welche 10 Quergalerien und den dazwischen liegenden Theil der Hauptgalerie umfaßt, vorhanden, und doch haben diese weiten Räume dem Bedürfnisse noch nicht entsprochen; besondere Höfe, Pavillons und Agriculturhallen haben noch hergerichtet werden müssen, um die reichhaltigen Sammlungen unterzubringen. Der Eindruck, welchen der Laie in diesen Regionen empfängt, ist ein gewaltiger, es fällt bei der flüchtigen Beschauung, zu welcher bei dem zu überwältigenden großen Stoffe leider nur Zeit bleibt, schwer herauszufinden, in welchen Erzeugnissen die einzelnen Völkerstämme Oesterreichs sich besonders auszeichnen. Unzweifelhaft ragt indeß Böhmen durch seine Glaswaaren hervor; ein großer Saal ist mit Kronleuchtern, Tellern, Tassen, Vasen, Tafelaufsätzen, Wasserservicen, Bowlen, Trinkgläsern, Flaschen rc. vollständig ausgefüllt; das weiße Glas ist vorherrschend, indeß kommen auch bunte Glaswaaren mit Vergoldung vor. Die meisten Gegenstände sind geschliffener Arbeit in allen möglichen krystallinischen Formen; die Sonne sendet ihre Strahlen durch das Glasdach herab und Alles blitzt und funkelt in den herrlichsten Regenbogenfarben.

Mähren (namentlich Brünn) zeigt eine reiche Tuch- und Seidenwaaren-Production; Galizien ragt durch Pelzwaaren-Fabrication; Schlesien durch Leinwand-Industrie hervor. Besonders interessant ist der kleine Pavillon der großen Spinnerei von Oberleithner in Freiwaldau, in dessen Mitte ein Ornament steht, dessen unterer Theil mit aus Hanf angefertigten Rebenblättern und Früchten geschmackvoll geziert ist. Zu den beiden Seiten des Pavillons befindet sich ein reiches Sortiment von Leinen, von den gewöhnlichen bis zu den feinsten Sorten, eine wahre Freude für alle Hausfrauen.

Das Erzherzogthum Oesterreich ist durch die ausgedehnte Wiener Industrie in allen Zweigen der Gewerbthätigkeit vertreten. Kaum ein Wiener Hoflieferant hat sein Licht unter den Scheffel gestellt; fast ein jeder hat sich beeilt, das Beste seiner Thätigkeit hier vor Augen zu führen. So sehen wir denn wirklich nur ausgezeichnete Gegenstände, namentlich reich geschnitzte und eingelegte Kunstmöbel, Polsterwaaren, Teppiche und Gobelins, feine Gardinenstoffe, Putzwaaren, Gold- und Silberstickereien, Altardecken, Lederwaaren, musikalische Instrumente, Billards, Spiegel, Kupfer- und Stahlwaaren, Uhren, Parfümerien und Juwelierarbeiten. Unter den letzteren verdienen diejenigen der Hoflieferanten Kobeck und Aegidi wegen ihres enormen Werthes und ihrer künstlerischen Ausführung unsere besondere Aufmerksamkeit. Es sind mehrere Diademe aus großen echten Perlen mit Rubinen, Ketten aus echten Perlen, ferner ein fast hünereigroßer gelblich schimmernder Diamant, dessen Werth mit 375,000 Fl. ausgezeichnet ist.

Mittlerweile sind wir bei der großen Rotunde angelangt, durch welche die Hauptgalerie in zwei gleiche Theile geschieden wird, und die wegen ihrer riesigen Dimensionen die Aufmerksamkeit des Beschauers im hohen Grade fesselt, sich gleichsam selbst als Colossalausstellungsobject präsentirend. In der Mitte der Rotunde laden die um einen plätschernden Springbrunnen aufgestellten Stühle zur Rast ein,

wir machen daher einige Minuten Halt, und betrachten die ringsherum befindlichen Herrlichkeiten. Es sind dies wahre Schaustücke aus aller Herren Ländern, Malachit- sowie Gold- und Silberwaaren aus Rußland, eine Waffensammlung aus Belgien, reichgeschnitzte antike Möbel aus Deutschland, eine Orgel aus Oesterreich, Salonmöbel aus Dänemark, optische Instrumente aus England, Skulpturen aus Italien und andere mehr.

Gern verweilten wir hier noch länger, allein die Zeit drängt; wir setzen daher unseren Weg, die Rotunde durchschreitend, nach der westlichen Hauptgalerie fort. Gleich beim Eintritt in dieselbe prangt uns in goldenen Lettern die Ueberschrift: Deutsches Reich entgegen. Es liegt in dieser Bezeichnung mehr, als der bloße geographische Begriff, wie ihn die sonstigen Ueberschriften, wie: Frankreich, England, Belgien 2c. andeuten; es weist diese Bezeichnung vielmehr auf die Macht der unter einem Oberhaupte vereinigten Deutschen Stämme hin, welche an dieser Stätte mit den übrigen gebildeten Nationen in friedlichen Wettstreit treten wollen. Leider hat der Deutschen Industrie, welche sich lebhaft und umfangreich bei der Ausstellung betheiligt hat, nur ein verhältnißmäßig kleiner Raum im Industriepalaste zugetheilt werden können, nämlich der nordwestliche an die Rotunde stoßende Theil des Centrums, sowie die darauf folgenden beiden Quergalerien 8a. und b. Es haben daher bei weitem die meisten Gegenstände in besonderen Pavillons bz. in Nebenhöfen — wie z. B. die Ausstellung der Reichspost und Reichstelegraphie — untergebracht werden müssen. Indessen genügt schon dasjenige, was wir unmittelbar im Industrie-Palaste sehen, um uns von der Großartigkeit der Deutschen Industrie einen Begriff zu geben. Besonders zeichnen sich die reichen Salonmöbel von Berliner und Stuttgarter Firmen, Meerschaumgegenstände aus München und Erlangen, Gold- und Silberwaaren, sowie sonstige Bijouterien aus Pforzheim, Heilbronn und Schwäbisch Gmünd aus. Die Seiden-Industrie ist durch Crefelder Fabrikate vertreten; sehr reichhaltig sind ferner alle Arten optischer Instrumente — namentlich aus Berlin — vorhanden; dasselbe gilt von den Metallgußwaaren; es befindet sich darunter eine reiche Auswahl an Kronleuchtern, Vasen, Nippessachen, Consolen und Gartenausstattungsgegenständen. Die bekannte Stobwasser'sche Firma hat ein reiches Sortiment an Lampen hierher entsendet; gefärbte und bedruckte Baumwollen- und Wollenwaaren sind von der großen Spindler'schen Fabrik in Berlin und Köpenick ausgestellt; Düren ist durch Teppiche und Tuche, die Josephinenhütte in Schlesien durch feinste Glassachen, Dresden durch Chamottewaaren, Berlin noch in hervorragender Weise durch Galanteriearbeiten, z. B. fein geschnitzte Elfenbeinfächer, rühmlichst vertreten. Ganz besonders erwähnenswerth sind die in der Hauptgalerie in einem Kreise aufgestellten Gegenstände der Königlichen Porzellanmanufacturen in Berlin und Dresden. Es sind wahre Prachtstücke an Vasen und Geschirren mit fein ausgeführten Malereien. Auch die neuen Reichslande Elsaß-Lothringen sind durch ein reiches Sortiment von Baumwollenstoffen vertreten; nebenbei sei erwähnt, daß Elsaß-Lothringen für die Ausstellung seiner Erzeugnisse außerdem ein besonderes Haus errichtet hatte, das leider in der Nacht vom 4. zum 5. August abgebrannt ist.

Der Deutschen Reichs-Ausstellung reihen sich die Abtheilungen für Schweden, Norwegen und Holland einerseits, sowie für Belgien andererseits, zwei Seitengalerien (7a. und b.) und den dazwischenliegenden Raum der Hauptgalerie umfassend, an. Die Erzeugnisse aus den ersten beiden Staaten tragen den Charakter des hohen Nordens: es sind namentlich Pelzwaaren und Holzgeräthschaften, darunter

vorzügliche Exemplare von Schneeschuhen und Rennthierschlitten; ferner Bessemer Gußstahlsachen, zu denen der vorzügliche Schwedische Spateisenstein das Material geliefert hat. Die Niederlande brilliren durch eine reiche Collection von Tuchen, während aus den Niederländischen Colonien in Asien feine wollene Waaren, reich mit Gold durchwirkt, besonders in die Augen fallen.

Belgien, und namentlich die Hauptstadt Brüssel, hat seine großartige Spitzenfabrication in dem Industrie-Palaste zur Geltung gebracht; von den einfachsten schmalen, zu Besätzen bestimmten Spitzen sehen wir ganze Roben aus solchen gefertigt, ferner große Damentücher in weißer und schwarzer Farbe, oft tausende von Francs an Werth repräsentirend. Aus der Belgischen Abtheilung heraustretend, gelangen wir zur Italienischen, welche die beiden Quergalerien 6 a. und b. einnimmt.

Italien ist hervorragend durch seine großartige Seiden-Industrie; es liefert am meisten Rohseide von allen übrigen Europäischen Staaten, jährlich über 100,000 Centner; die fertigen Seiden- und Sammetstoffe sind von vorzüglicher Qualität. Unübertrefflich sind ferner die Florentinischen Strohflechtereien für Hutfabrikation, sowie die Bijouterien und Nippessachen aus Korallen. Außerdem erregen die Schmucksachen aus gesponnenem Glase besonderes Interesse; verschiedenartig gefärbte Glasfäden werden zu Perlen gesponnen und diese zu Colliers und Armbändern auf seidene Schnüre gezogen. Dergleichen Schmucksachen sind äußerst geschmackvoll und kleidsam und werden deshalb als ein sehr geeignetes Andenken an die Wiener Weltausstellung von vielen Besuchern gern gekauft.

Die Glasspinnerei, deren Hauptsitz in Murano bei Venedig ist, hat es übrigens zu einer erstaunlichen Fertigkeit gebracht; ganz zarte Glasfäden sind beispielsweise so kunstvoll rollenartig zusammengesponnen worden, daß beim Zerschneiden oder Durchschlagen der Rolle an der Bruchfläche jedesmal das hineingewebte Bild hervortritt; die bekannten Hemdenknöpfe mit den Portraits von Victor Emanuel, Napoleon III. &c. sind in dieser Art hergestellt.

Der geographischen Lage entsprechend, folgt der Italienischen die Schweizer Abtheilung. Sie enthält zumeist sämmtliche Arten von Uhren, von der einfachsten »Roßkopf-« Uhr des Arbeiters im Werthe von 10 Fl. — ein treffliches Ding übrigens, das, auf jeden äußeren Schein verzichtend, in seiner Blechkapsel ein gutes, dauerhaftes Werk birgt — bis zu den complicirtesten Luxusuhren und den feinsten Taschen- und Marine-Chronometern. Der Neuenburger und der Genfer District haben sich hervorragend bei der Collection der gewöhnlichen bürgerlichen silbernen oder goldenen Taschenuhren betheiligt; die Qualität dieser ökonomisch wichtigsten Uhren hat sich merklich gehoben, das Räderwerk ist fein geschnitten, die Ankerhemmung hat immer mehr die cylindrische verdrängt. Nicht minder zu loben ist, daß die widerwärtige Fabrikation der sogenannten silbernen Taschenuhren für 3 bis 5 Thaler — Dinge, die weder silbern noch Uhren waren — in der Schweiz wenigstens kaum noch zu finden ist, während in der Französischen Ausstellung noch zahlreiche Pseudouhren dieser Art, die nicht gingen, anzutreffen waren.

Im übrigen bildet die Französische Abtheilung, wenn man nur auf den äußeren Schimmer sieht, den Glanzpunkt des westlichen Theils des Industriepalastes. Das Arrangement der unzähligen Luxusartikel ist mit feinem Geschmacke getroffen. Die Damen sind bezaubert von den prachtvollen Toilettengegenständen; da finden sich schwere seidene Roben mit Spitzengarnituren, Cachemir- und Ostindische Shawls, feinste Thybete, Sammete, gestreifte leichte Seidenstoffe und seidene Gaze,

künstliche Blumen, Stiefeletten aus seidenem Damast mit reicher Stepperei. Zur ferneren Vervollständigung einer feinen Damentoilette hat unweit der fertigen Roben die bekannte Firma Christofle und Comp. in Paris eine äußerst reichhaltige Collection von Bijouterien zur Schau gestellt, unter denen echte und unechte Diamanten in Goldeinfassung, Colliers von Perlen, goldene Armspangen und Broches mit Emaille und Edelsteinen die Hauptrolle spielen. Die Herrengarderobe, namentlich für die Sommersaison, ist nicht minder reich vertreten; Beinkleider, Westen und Jaquets sind nach dem neuesten Pariser Schnitt gefertigt. Unter den sonstigen Textilgegenständen müssen wir als besonders geschmackvoll noch erwähnen: Türkische und Persische Fußteppiche, Moketten- sowie Sammet- (Savonnerie-) Teppiche zur Tisch- und Zimmerbedeckung, ferner Chinesische Seidenstoffe, Reps, Popelins und Damaste zu Möbeln in reicher Auswahl für den Salon und für das bürgerliche Wohnhaus. Die Salonmöbel erinnern an den Stil Ludwigs XIV. und XVI., aber auch die bürgerlichen Möbel sind wohl schwerlich für eine den Mittelklassen angehörige Deutsche Haushaltung geeignet; es sind sehr theure Gegenstände von Eichen und Nußbaum in antiker Form mit reicher Schnitzerei, bz. mit Einlegungen von Perlmutter oder theuren Holzarten. Zur Vervollständigung der Zimmereinrichtung dienen feine seidene Tapeten (papiers soieriés) mit antiken Mustern, sowie eine große Anzahl von Spiegeln mit wieder modern gewordenen Glasrahmen; Decorations- und Kunstbroncen: als Pendulen, Candelaber, Kronleuchter, Statuen, Kamingarnituren, Fackelhalter, Vasen und Tafelservice. Besondere Beachtung verdient die reiche Auswahl an Flügeln und Pianos; namentlich ist ein Zukunfts-Instrument interessant, das piano quatuor, welches von dem Aussteller mit kurzen Unterbrechungen während einiger Stunden gespielt wird. Dasselbe hat die äußere Form eines gewöhnlichen Pianinos und bringt die Wirkungen des Zusammenspiels von Violine, Cello, Violoncello und Contrabaß hervor.

Auf unserer Wanderung gelangen wir weiter zu der Spanischen und Portugiesischen Ausstellung, welche die Quergalerie 3a. einnehmen. Spanien ist mit einer Specialität hervorgetreten, welche allgemein wohlverdiente Bewunderung erregt: »tauschirtes« Eisen. Es sind Kästchen, Schalen, Etuis, Schmuckgegenstände und Waffen von Eisen und Stahl, welche Ein- bz. Auflagen von Gold und Silber enthalten. Beim Tauschiren von Eisen wird zuerst entweder die ganze Oberfläche oder die Zeichnung, welche aus Gold oder Silber gebildet werden soll, mit der Feile oder durch Aetzung aufgerauht, damit die daraufgelegten und mit Hammer oder dem Polirstahl angedrückten dünnen Metallblättchen haften bleiben. Feinere Details können dann noch nachträglich mit dem Stichel in das Gold oder Silber eingezeichnet werden. Der Sitz dieser Kunstindustrie, welche außerordentlich reizende Werke schafft, scheint der Flecken Eybar in der Baskischen Provinz Guipúzcoa zu sein, wenigstens befinden sich dort die beiden Künstler, welche die Gegenstände ausgestellt haben.

Was sonst noch in der Spanischen Ausstellung Lob verdient, liegt durchweg im Bereich der nationalen Industrie. Die vortrefflichen Wolldecken mit aufgenähten figuralen Bordüren, die gestreiften Decken, Stoffe zu Plaids und Portièren, die Tuche für nationales Costüm sind ausgezeichnet in der Farbe. Die Gefäße von porösem Thon erinnern wenigstens an die Vorbilder, welche einst die Mauren geliefert haben. Dagegen nimmt die dem Auslande, namentlich Frankreich nachgeahmte Industrie feinerer Luxusartikel einen ziemlich niedern Standpunkt ein; wir erwähnen in dieser Beziehung nur die mit Muschelschnüren und dergleichen behängten Salonmöbel.

Das Beste, was **Portugal** bietet, sind die zierlichen Goldfiligranarbeiten und Goldketten von einer Feinheit und Geschmeidigkeit, wie die echt Venezianischen. Merkwürdig sind ferner Fayencen in der Art des Palissy. Diese grünen und braunen Gefäße mit großen Eidechsen und anderem Gethier machen wohl nicht den Anspruch, als Gebrauchsgegenstände angesehen zu werden. Sehr practisch sind die geflochtenen Sitzmöbel. Alles ist wirkliches solides Korbgeflecht, Sitz, Rücken- und Seitenlehnen und Untertheil; diese Canapees und Sessel haben nicht Füße, sondern Wände statt derselben. Dadurch, daß festere Holztheile diesen Korbmöbeln ganz fehlen, haben sie eine verhältnißmäßig größere Elasticität als diejenigen, welche Deutschland ausgestellt hat, und verdienen mithin den Vorzug vor den letzteren. Für die sonst weit zierlicher gearbeiteten Deutschen Korbmöbel wird dadurch eine neue Richtung vorgezeichnet.

Der kleinen Portugiesischen schließt sich die viel umfassendere Ausstellung **Englands** an. Sie nimmt die drei Quergalerien (2a. und b. und 3b.), sowie die dazwischen liegenden Höfe und Theile der Hauptgalerie ein und führt uns in diesen Räumen Proben der reichen Schätze vor, welche das Mutterland und die vielen Colonien in Asien, Amerika, Afrika und Australien hervorbringen. Eine hervorragende Rolle nimmt in dieser Abtheilung, wie in der Französischen, die reichhaltige Auswahl an Textil- und Bekleidungsgegenständen ein: seidene, wollene und halbwollene Gewebe in den verschiedensten Farben und Mustern. Bei den gewöhnlicheren bedruckten Stoffen und Teppichen sind Zeichnungen von tropischen Gewächsen, Thieren der warmen Zonen und deren Bewohnern besonders vorherrschend; man sieht, daß diese Gegenstände für den Export bestimmt sind. Unter der Altenglischen Industrie nehmen die Irländischen Spitzen, die Flanelle und die baumwollenen Garne einen hervorragenden Platz ein. Dasselbe gilt von den geschmackvoll gearbeiteten und practischen Küchengeräthen in Britanniametall und Plattsilber, sowie von den Kunst-Tischlereiarbeiten, zu denen die fremden Welttheile das Holz geliefert haben. Es befinden sich da Toilettentische theils von Eiben- und Sycamoreholz, theils von Amboynaholz mit Elfenbein eingelegt; Stühle und Schreibsecretaire aus Rosenholz im Altenglischen Stil; Mosaikholzarbeiten; ein Orientalischer Eckschrank u. a. m. Die Kurzwaaren-Industrie zeichnet sich aus durch die reizenden Nippes- und Luxussachen aus Elfenbein, Perlmutter und Schildpatt; Gegenstände, die von den Besuchern gern als Andenken an die Weltausstellung käuflich erworben werden. Wie feiner Maschinen bedarf es nicht zur Anfertigung dieser Gegenstände. Allerdings ist in England das Maschinenwesen weit entwickelt und äußerst umfangreich, wie schon der bloße Augenschein bei einem späteren Besuche in der mächtigen Maschinenhalle lehrt. Von Technikern hört man hier, daß jährlich tausende von Pfunden für Beschaffung von Zeugabfällen und Lumpen zum Reinigen der Maschinen ausgegeben werden, so daß für die Papierfabrication dergleichen Stoffe kaum noch zu beschaffen sind. Das practische England hat sich indeß zu helfen gewußt und stellt jetzt große Quantitäten von Papier aus Holz her. Sehr dauerhafte Proben davon sind in der Englischen Abtheilung ausgebreitet; die dabei befindliche chemisch präparirte Holzmasse dient zur Veranschaulichung dieser Fabrikation, welcher man mit Recht eine große Zukunft in Aussicht stellen kann.

Das Englische **Ostasien** glänzt durch seine prachtvollen seidenen mit Gold durchwirkten Gewänder, Perlen, Diamanten und sonstigen Edelsteine. Weniger glänzend, dagegend höchst interessant, sind die Indischen Körbchen mit Silber- und Gold-

draht durchflochten. Der Curiosität wegen soll hier noch die wunderbare Collectiv-Ausstellung aus den Bahama-Inseln, welche Schmuckgegenstände und Zierrathen aus Mimosasaamen und Seeküstenhafer, aus Muscheln und Fischschuppen, Baum- und Pflanzenfasern, sowie Flügel des Flamingos ꝛc. enthält, erwähnt werden.

Die Brasilianische Abtheilung, welche der Großbritanniens in der Seitengalerie 1 b. sich anschließt, zeichnet sich durch verhältnißmäßige Reichhaltigkeit und hübsche Anordnung aus. Charakteristisch sind die Naturproducte des Landes: Caffee, wovon Brasilien jährlich nicht weniger als 460 Millionen Pfund ausführt, Weine, Baumwolle, Zuckerrohr, Tabacke — namentlich von Bahia — und feine Nutzhölzer. Besonders hervortretend ist die Fabrication von Hüten aus Palmenbast, sowie von Seiden-, Biber- und Hasenhaar. Diese Industrie scheint namentlich in Rio de Janeiro betrieben zu werden, wenigstens haben die sämmtlichen acht Aussteller dieser Fabrikate dort ihren Wohnsitz. Ein unübertroffen dastehendes Brasilianisches Erzeugniß, welches die Damenwelt in Entzücken setzt, sind die Federfächer in den prachtvollsten, auf künstlichem Wege nicht nachzuahmenden Naturfarben der befiederten Bewohner des Urwaldes. Als Verzierung der Fächer dienen verschiedene Arten gleich Brillanten glänzender Käfer oder kleine wie Smaragde leuchtende Kolibris. Die prächtig schimmernden Käfer werden auch zu Bijouterien verarbeitet und als Ohrgehänge, Brochen und Armbänder getragen. Man muß zugeben, daß diese Zusammenstellungen äußerst geschmackvoll sind und vielfach einen größeren Effect machen, als die in Europa gewöhnlich gebräuchlichen Schmuckgegenstände.

Das Sternenbanner an der Brasilien gegenüberliegenden Seitengalerie verkündet uns, daß hier die Vereinigten Staaten von Nordamerika ihre Erzeugnisse ausgestellt haben. Man erwartet indeß von der Nordamerikanischen Industrie mehr, als hier geboten wird. Sämmtliche Gruppen sind, abgesehen von einem Vorhofe, in einer einzigen Seitengalerie untergebracht. Es läßt dies auf eine große Lauheit der Nordamerikanischen Industrie, welche der Europäischen sonst an Großartigkeit nicht zurücksteht, in der Beschickung der Weltausstellung schließen. Ein großer Theil der Gegenstände kann nicht einmal auf besondere Tüchtigkeit Anspruch machen. Die vielen ausgestellten Globen nehmen sogar einen ganz veralteten Standpunkt ein. Hervorragend sind indeß die künstlichen Zähne und Gebisse, die großen Photographien von Amerikanischen Landschaften, vor Allem aber die Singer'schen und Wheeler und Wilson'schen Nähmaschinen, für welche Amerika wieder den Preis erhalten hat. Außerdem fesseln noch verschiedene Sodawasser-Apparate unsern Blick, dieselben sind aus Britanniametall gefertigt und spiegelblank polirt. Man würde über diese so sauber und geschmackvoll sich präsentirenden Apparate noch mehr erfreut sein, wenn man aus denselben zur Linderung des Durstes bei der in der Galerie herrschenden tropischen Hitze — denn es ist inzwischen Mittag geworden und die Sonne sendet durch das Glasdach ihre glühenden Strahlen — einen kühlenden Trunk erhalten könnte. Da dies indeß nicht der Fall ist, sagen wir für heut der Ausstellung Valet, um uns außerhalb des Industrie-Palastes für einen Nachmittags-Ausflug nach Schönbrunn zu stärken.

II. Kleine Mittheilungen.

Die Schreibkugel auf der Wiener Weltausstellung. Eine höchst sinnreich construirte Schreibmaschine ist von der Firma Malling Hansen in Kopenhagen in der Weltausstellung zu Wien ausgestellt worden. Diese »Skrivekugle« soll bezwecken, »schneller und schöner als mit der Hand und vielfältig zu schreiben«. Der Apparat besteht aus zwei Theilen. Der eine, das Schreibmittel, ist ein Kugelabschnitt mit durchgehenden Stempeln, die oben mit Tastplättchen, unten mit Typen versehen sind, welche die Buchstaben des Alphabets in lateinischem Druck, sowie die Zahlen von 0 bis 9 und die Interpunctions- &c. Zeichen darstellen. Beim Druck auf die Tastplättchen führen sämmtliche Stempel convergirend nach einem und demselben Punkte der Kugel, d. h. nach derjenigen Stelle, wo die Type auf das in der Zeilenrichtung sich fortbewegende Papier abdrucken soll. Die Stempel sind deshalb unten in der Weise abgeschrägt, daß die Fläche der Type mit der des Papiers beim Zusammentreffen sich vollständig deckt.

Der zweite Theil besteht in derjenigen Vorrichtung, welche bewirkt, daß die unter dem vorbezeichneten Punkte befindliche Platte mit dem Papier in demjenigen Tacte, mit welchem die Tasten der Stempel berührt werden, von rechts nach links fortbewegt wird. Als Motor dient ein Uhrwerk, in dessen Triebrad ein Echappement (Anker) zweier Electromagnete, auf welche die Stempel beim Drucke zugleich einwirken, zum Zwecke der Hervorbringung der vorbemerkten Regulirung eingreifen.

Die Herstellung der Schrift bz. des Druckes selbst erfolgt in der Weise, daß man über das zu beschreibende Papier farbiges legt, welches letztere seine Farbe, sobald der Stempel aufdrückt, auf das darunter befindliche abgiebt. Indem man mehrere derartige Lagen von farbigem und zu beschreibendem Papier auf die Platte bringt, kann man mit einem Male verschiedene Abzüge der Schrift (bis zu 8 Exemplaren) erhalten.

Nach der Angabe des Erfinders ist die Schnelligkeit des Schreibens — bei gleicher Fertigkeit — mit der Kugel drei bis viermal größer als mit der Hand.

Auf der Kugelfläche erscheinen die Tastplättchen mit den Stempeltypen nicht in der alphabetischen Reihenfolge, vielmehr in der Weise, daß zwei Gruppen der am meisten sich wiederholenden Buchstaben der Handlage nach die Grundstellung der Finger bilden, welche von hier aus die übrigen Buchstaben, die Zahlen und Interpunctionszeichen beherrschen.

Die Gruppe für die linke Hand besteht aus den Buchstaben A. J. E., für die rechte Hand aus den Buchstaben S. T. R. D. W. Die Zeigefinger, als die geschicktesten, haben den größten Wirkungskreis inne; um ihre Grundstellung herum sind deshalb auch die sonst am meisten vorkommenden Buchstaben gelagert. Es sind dies namentlich die Buchstaben C. N. M. H. G. F. Eine ähnliche Rolle spielen bei dieser Arbeit die Daumen. Wenn nun jeder Finger seine im Verhältniß nur sehr gering in Anspruch genommene planmäßig normirte Thätigkeit verrichtet, so erlangt man nach Angabe des Erfinders bei einiger Uebung der Hände bald die Fertigkeit, äußerst schnell zu schreiben.

Mahnruf gegen die Auswanderung nach Brasilien. Zwar hat nach den neuesten Nachrichten die Auswanderungslust in Preußen seit Kurzem etwas nachgelassen, aber immer noch lassen sich verlockende Stimmen hören, welche dem Unzufriedenen die Herrlichkeiten der neuen Welt in den schönsten Farben malen und ganz besonders hat Brasilien geschickte und eifrige Agenten, welche nicht aufhören, ihre Netze auszuwerfen. Es ist daher recht dankbar anzuerkennen, daß neuerdings Herr Dr. H. Schentke, gestützt auf ein umfangreiches Material, das Loos der sogenannten Colonisten in Brasilien in einfacher und klarer Weise geschildert hat. Dieses Loos ist immer elend, manchmal sogar tragisch, und die Verbreitung der Broschüre in den weitesten Kreisen wird wahren Segen bringen. (Sie ist bei dem obengenannten Verfasser H. Schentke, Steglitzer-Straße 82, bei dem Verleger M. Driesner, Klosterstraße 72 und bei dem Buchhändler W. Becker, Leipzigerstraße 128, zum Preise von 5 Sgr. zu haben.)

Die Verbindung Englands und Frankreichs mittelst eines Tunnels. (Aus der Times.) Das Project, England und Frankreich durch einen submarinen Tunnel mit einander in Verbindung zu setzen, ist in eine neue Phase getreten, in Folge deren Personen, die sich jetzt in mittleren Lebensjahren befinden, möglicherweise noch die Vollendung dieses großartigen Unternehmens erleben können.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten in Frankreich hat nämlich neuerdings das nachfolgende Cirkularschreiben an alle Präfecten seines Landes zu dem Zwecke gerichtet, um durch die bewährte Vermittelung der Französischen Handelskammern eine allgemeine Anschauung von der Meinung des Handelsstandes in Frankreich über diese Angelegenheit zu erlangen. Dieses Schreiben lautet:

Versailles, 14. September.

Herr Präfect! Bald nach Schluß der Internationalen Ausstellung des Jahres 1867 legte eine Englisch-Französische Commission der Regierung den Entwurf für eine submarine Verbindung zwischen Frankreich und England mittelst einer Eisenbahn unter der Meerenge von Dover vor.

Dieser Entwurf war nach den Angaben der Commission von den Englischen Ingenieuren William Low, Brunlees und Hawkshaw, unter Mitwirkung der Französischen Techniker Thomé und Gamand, ausgearbeitet worden. Er wies die Möglichkeit nach, unter dem Meeresgrunde einen ununterbrochenen, horizontalen Tunnel von etwa 34,000 Meter Länge zu führen, welcher auf beiden Küsten vermittelst Tunnels von etwa 10 Kilometer Länge mit den Eisenbahnlinien beider Länder in Verbindung gebracht werden sollte.

Zu derselben Zeit bat die Baugesellschaft um die Erlaubniß, zwei Versuchsstollen unter der Meerenge anzulegen, sowie um die finanzielle Unterstützung der Französischen und Englischen Regierung; auch wurde gleichzeitig das Project der obersten Bergbehörde zur Prüfung vorgelegt; da die Französische Regierung sich aber außer Stande erklärte, die nachgesuchte finanzielle Hülfe zu leisten, so wurde die Ausführung des Projects zeitweilig ausgesetzt; später veranlaßten dann die Kriegsereignisse die Gesellschaft, alle weiteren Maßnahmen gänzlich einzustellen.

Die Gesellschaft hat jedoch nach Abschluß des Friedens die Regierung wiederholt aufgefordert, die Prüfung ihres Projects wieder aufzunehmen; außerdem hat dieselbe die Erklärung abgegeben, daß sie auf alle Ansprüche auf finanzielle Unterstützung

verzichten und sich lediglich mit der Genehmigung zur Ausführung ihres Unternehmens nach den von ihr vorgelegten Plänen begnügen wolle, vorausgesetzt, daß ihr gewisse Bedingungen zugestanden würden. Die hauptsächlichsten dieser Bedingungen sind: daß die Concession nicht für einen bestimmten Zeitraum, sondern auf unbeschränkte Dauer ausgestellt, und daß der Gesellschaft das Ausschlußrecht gewährt werde, welches sie gegen jede Concurrenz sicher stellen solle.

Bevor die Regierung an die Prüfung der Angelegenheit herantrat, welche Fragen von größter wirthschaftlicher Bedeutung berühren muß, hielt sie es selbstverständlich für eine unerläßliche Pflicht, sich zunächst der Zustimmung der Englischen Regierung zu dem Project zu vergewissern. Sie trat daher zu diesem Behufe durch Vermittelung des auswärtigen Amtes mit dem Englischen Cabinet in Unterhandlung.

Hierbei führte die Regierung aus, daß sie im Princip zwar keinen Grund zu erkennen vermöge, sich der Ausführung des Unternehmens zu widersetzen, daß sie jedoch in keinem Falle das Monopol zugestehen könne, welches von der Gesellschaft nachgesucht würde.

Auch schiene es der Regierung, als ob es für jetzt weniger die Sache Frankreichs als vielmehr Englands sei, die Bedingungen, unter denen der submarine Tunnel ausgeführt werden solle, festzusetzen. Frankreich vermöge gegenwärtig nichts Anderes zu thun, als die Angelegenheit zur öffentlichen Discussion zu stellen, welche, nach den gesetzlichen Bestimmungen dieses Landes, allen Ausführungen öffentlicher Unternehmungen vorangehen müßte. In dieser Absicht seien denn auch die erforderlichen Regulative an den Präfecten des Departements Pas de Calais, in dessen Amtsbezirk das Werk zur Ausführung kommen würde, abgegangen, um Erörterungen über das Unternehmen mit betheiligten oder sachverständigen Personen und Körperschaften einzuleiten.

Die Regierung hat es jedoch nicht für ausreichend gehalten, bei einer Angelegenheit von solcher Wichtigkeit, wie sie einem internationalen Communicationsmittel ersten Ranges beizulegen ist, nur den Erforderniſſen des Gesetzes zu entsprechen und allein die Handelskammern des zunächst betheiligten Departements zu befragen, sondern sie hat geglaubt, auch den Rath aller übrigen Handelskammern einholen zu müssen.

Ich bitte Sie daher, Herr Präfect, auch die Handelskammern Ihres Departements auffordern zu wollen, ihre Ansichten über das projectirte Unternehmen bekannt zu geben, und ihnen zu diesem Behufe die beigefügten Documente zugehen zu lassen, in welchen die Einzelnheiten des Project-Entwurfs zusammengestellt sind.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.

gez. A. Deseilligny.



Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Katzler. Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Deutsches Postarchiv.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 20. Berlin, December. 1873.

I. Actenstücke und Aufsätze.

65. Das neue Generalpostamts-Gebäude in Berlin.

Im Sommer 1871 wurde in der Leipziger Straße 15 zu Berlin ein unscheinbares Privathaus niedergelegt und an seiner Stelle ein Holzgerüst von ungewöhnlicher Höhe, das schon an sich einem Gebäude ähnlich sah, aufgerichtet. Hinter jenem Gerüste ist jetzt, also nach Verlauf von etwa zwei Jahren, ein mächtiger Bau vollendet, welcher dem General-Postamte des Deutschen Reichs eine lange entbehrte passende Stätte gewähren und zugleich der Haupt- und Residenzstadt zur Zierde gereichen soll.

Das Bauwerk bedeckt einen Flächenraum von 3000 Quadrat-Metern und besteht aus einem zweistöckigen Vordergebäude und zwei dreistöckigen Quergebäuden, welche durch zwei Seitenflügel untereinander, sowie mit dem Vordergebäude verbunden sind. Von den dadurch gebildeten beiden Höfen hat der erste 370, der zweite 509 Q.-M. Flächeninhalt; ein hinter dem zweiten Quergebäude belegenes, jetzt als Garten benutztes Terrainstück von 1762 Q.-M. bietet Raum für künftige Erweiterungsbauten. Die vordere Frontlänge des Gebäudes beträgt 35,75 M., die Gartenfrontlänge 44,52 M., während die Tiefe des ganzen Baues 97,45 M. mißt. Obwohl hiernach die Vorderfront im Verhältniß zu der ansehnlichen Tiefe nicht beträchtlich ist und auch die von drei Seiten durch Nachbargrundstücke eingeschlossene

Lage mancherlei Schwierigkeiten darbot, ist dennoch eine klare Aneinanderreihung der Räume an den Corridoren, sowie eine genügende Beleuchtung der letzteren theils durch Anlage von Lichthöfen, theils durch Oberlichte vollkommen erreicht, und ebenso eine bequeme Hauptpassage nach den Höfen und Nebentreppen gewonnen worden. Drei große, 4 M. breite Durchfahrten vermitteln in einer geraden Axe den Verkehr und Zugang zum Vorderhause und den beiden Quergebäuden. Von der Straße führen aus der offenen, von zwei mächtigen Säulen getragenen Vorhalle zwei große Eingangsthüren links und rechts von der Durchfahrt nach der über der Durchfahrt sich vereinigenden Haupttreppe. In den beiden Seitenflügeln am ersten Hofe, sowie in jedem Quergebäude sind bequeme Treppen aus Granit angelegt; auch wird der Verkehr zwischen den einzelnen Stockwerken durch zwei vom Keller bis zum Dachgeschosse durchgehende, zu Acten- und Personentransport eingerichtete hydraulische Fahrstühle erleichtert, welche sieben Centner Tragfähigkeit haben und bei etwaigem Zerreißen des Drahtseiles vermittelst einer Fangvorrichtung sofort zum Stehen gebracht werden können.

Die äußere Architectur des Gebäudes hat sich aus dem gewählten Material organisch entwickelt. Es ist für die Vorderansicht Sandstein, für die Hof- und Gartenfronten Rohziegel zur Anwendung gekommen. Der letztere ist mit mäßiger Beigabe größerer Terrakotten und Fensterumrahmungen, sowie durch verschiedene Farbentöne und bunte Thonfriese zu größerer Lebendigkeit gebracht; die helle Gesammtfärbung war durch die Rücksicht auf Erlangung ausreichenden Lichtes auf den Höfen geboten. Der Styl der Hoffronten zeigt structiv eine schlichte Ausbildung des Flachbogen- bz. Rundbogenstyls mit Lisenentheilungen und Bogenfries, an die Deutsch-Romanische Kunst sich anlehnend, aber in Hellenischer Art entwickelt.

An der Straße decken zwei vorspringende Eckrisalite die Nachbarwände, während der mittlere Theil um 1,30 M. zurücktritt und in der Mitte die geräumige Vorhalle sich öffnen läßt. Hier ist der Styl des Gebäudes nach Motiven der Italienischen Renaissance ausgeführt, wie er im Etagebau etwa in der Cancellaria zu Rom erscheint, jedoch mit Hellenischer, von der Altrömischen Weise abweichender Kunstform in der Detailbildung. Die Fronthöhe ist eine ansehnliche, sie beträgt bis zur Oberkante des Hauptgesimses 20,50 M. und mit Einschluß der Attika 23,03 M. oder 74 Fuß. Die Deutsche Flagge, zu deren Entfaltung zwei große Fahnenstangen angebracht sind, wird daher von dem Gebäude bei feierlichen Gelegenheiten gar stattlich herabwehen.

Den bedeutsamsten Schmuck hat das Gebäude durch die angewendeten Sculpturen erhalten. Am Haupteingange treten dem Beschauer links und rechts in Medaillonreliefs die erhabenen Monarchen entgegen, welchen das Preußische bz. das Deutsche Postwesen seine Begründung verdankt: der Große Kurfürst und der Deutsche Kaiser Wilhelm I. Ueber den Rundbogen des Portals lehnen zwei Frauengestalten, von denen die eine schreibt, die andere ein empfangenes Schreiben liest. Ferner sind in den Rundbogenzwickeln der beiden Risalite im zweiten Stockwerk vier symbolische Knabenfiguren, die Brief-, Geld-, Packet- und Feldpost darstellend, angebracht. Endlich stehen auf den vier Eckpostamenten der beiden Risalite zwei männliche Figuren: Merkur und Neptun, und zwei Frauengestalten: die Wissenschaft und die Familie. Sie versinnbildlichen den weiten Kreis der Lebensbeziehungen, für welche die Post, als Vermittlerin von Handel und Wandel zu Wasser und zu Lande, wirken und schaffen soll in rastlosem Fleiße.

Die innere Architektur des Gebäudes ist seiner, der Arbeit gewidmeten Bestimmung gemäß, einfach und schlicht gehalten. Es sollen hier nur die großen Verhältnisse der Etagen und Massen (die Stockwerkshöhen betragen: im Kellergeschoß 3,50 M., im Parterre 5,50 M., im 1. Stock 5,80 M., 2. Stock 4,95 M., 3. Stock 4,87 M.), sowie die Gediegenheit des Materials selbst wirken. Die einzige Steigerung zu künstlerischer Entwickelung und Durchbildung wird der z. Z. noch in der Vollendung begriffene Sitzungssaal des General-Postamts zeigen. Derselbe liegt inmitten des ganzen Gebäudes an der Vorderfront, mit seinem Haupteingange auf der Axe der Haupttreppe und ist 9,50 M. lang, 7 M. breit und 6,60 M. hoch. Jede Wand theilt sich durch eine Doppel-Pilasterstellung in drei Felder, ein Horizontalgebälk trennt den oberen, niedrigeren Theil zu einem hohen Bilderschmuckfries ab, und darüber schließt sich ein zweites, horizontales Hauptgesims mit den hölzernen Decken zusammen.

An den beiden Wandfeldern neben dem Haupteingange weisen zwei kolossale Marmortafeln in ernster Weise auf die jüngste große Vergangenheit hin. Sie enthalten in goldenen Lettern die Namen derjenigen Angehörigen der Deutschen Reichs-Postverwaltung, welche während des Französisch-Deutschen Krieges 1870/1871 die Treue für Kaiser und Vaterland mit dem Tode besiegelt haben. Die Wandflächen neben der Fensterseite werden in dankbar-patriotischem Sinne geschmückt mit den Portraitköpfen des Großen Kurfürsten, Friedrichs des Großen, Sr. Majestät des Kaisers und Sr. Kaiserlichen und Königlichen Hoheit des Kronprinzen. Ueber einem Pilasterpaare der unteren Eintheilung ist eine runde Nische angebracht, vor welcher die Büsten folgender, um die Entwickelung des Deutschen Postwesens besonders hoch verdienter Männer Aufstellung finden werden: der Herren Franz und Graf Lamoral von Thurn und Taxis, des General-Postmeisters v. Seegebarth, des Staatskanzlers Fürsten Hardenberg, des Staatsministers und General-Postmeisters v. Nagler, des General-Postdirectors Schmückert, des Staatsministers Freiherrn v. d. Heydt und des Reichskanzlers Fürsten v. Bismarck. Die oberen Friesfelder endlich werden in einer Reihe von zwölf durch den Historienmaler Professor Schütze in Berlin ausgeführten Gemälden eine symbolische Darstellung des Entwickelungsganges enthalten, welchen die Post von der ältesten Zeit herab bis auf die Gegenwart genommen hat.

Die Bauausführung hat sich die Erreichung größtmöglicher Zweckmäßigkeit, Solidität und Feuersicherheit zum Ziel gesetzt. Sämmtliche Gebäudetheile sind massiv, nur einige Zwischenwände, deren leichte Beseitigung für den Fall einer später veränderten Raumbenutzung ins Auge zu fassen war, in Fachwerk ausgeführt; die Corridor- und Treppenflurwände sind von erheblicher Stärke (0,51 M.), die Corridore durchweg überwölbt; das gesammte Mauerwerk ist in verlängertem Cementmörtel ausgeführt. Für die Fußböden der Corridore und Flure ist Mettlacher Fliesenpflaster, für die der Büreau- 2c. Räume theils eichener Wiener Stabfußboden, theils kiehnener Riemenfußboden angewandt. Die Dächer sind durchweg mit Englischem blauen Schiefer auf Lattung eingedeckt. Die Heiz- und Ventilationsanlage ist nach Hentschel's System durch die Actiengesellschaft Neptun in Berlin hergestellt; eine Warmwasser-Niederdruckheizung, welche, in vier Systeme getheilt, 25,000 Cubikmeter Luft mittelst cylindrischer Oefen erwärmt. Die Ventilationscanäle haben in jedem Zimmer zwei Ausgänge für Sommer- und Winterventilation und sind sämmtlich nach dem Aspirationsschacht geführt, der gleichzeitig den Schornstein des Heiz-

kessels in sich aufnimmt. Das Gebäude ist in jedem Stockwerk ausreichend mit Waschtoiletten, Closets, Wasser- und Gasleitungsröhren versehen. Die Gasleitung, von der hiesigen Actiengesellschaft für Gas- und Wasseranlagen, vorm. Schäfer und Hauschner ausgeführt, speist 1200 Flammen. Die Wasserleitung ist von der Firma J. u. A. Aird in Berlin angelegt worden. Der Abfluß ist durch eine Canalisirung mittelst Thonrohrleitung bis zur Wilhelm- und Leipzigerstraßenecke hergestellt, woselbst ein fiscalischer Canal sich befindet. Sämmtliche Büreaus sind mit den Centralstellen im Gebäude durch eine von Töpffer u. Schädel hierselbst hergestellte atmosphärische Telegraphenleitung verbunden, welche 6300 lauf. Meter Leitungsrohr enthält. Außerdem steht das Gebäude durch ein unterirdisches Cabel mit der hiesigen Central-Telegraphenstation in Verbindung, so daß der zeitweise recht bedeutende telegraphische Verkehr des General-Postamts nach außerhalb stets ein unmittelbarer sein kann. Die Abnahme und Absendung solcher Postdienst-Depeschen, sowie auch der Dienst-Correspondenz des General-Postamts wird in dem hierzu eingerichteten, parterre belegenen Büreau des neuen Gebäudes durch einen der für den Telegraphendienst ausgebildeten Postbeamten wahrgenommen werden.

Das Gebäude umfaßt in seiner Gesammtheit 163 Zimmer. Das Kellergeschoß, welches mit seiner Fußboden-Oberkante 1,60 M. unter der Dammkrone der Leipzigerstraße liegt, und — wie oben erwähnt — eine Höhe von 3½ M. oder 11 Fuß hat, enthält die vier großen Heizapparate, die nöthigen Vorraths- ꝛc. Räume, und einige Dienstwohnungen für Kastellan, Portier, Hausdiener und Heizer. Zur ebenen Erde sind untergebracht: das Coursbüreau nebst der Bibliothek und Kartensammlung, das Personalbüreau, Rechnungsbüreau und Baubüreau, sowie das seit Kurzem angelegte technische Postmuseum. Das erste Stockwerk enthält die Dienst- und Dienstwohnungsräume des General-Postdirectors, ferner die Geschäftszimmer für das Directorialbüreau, das Auslandsbüreau, das Instructionsbüreau, sowie für die Bearbeitung des Postfuhrwesens. Im zweiten Stockwerke befinden sich außer dem Sitzungssaale und verschiedenen Zimmern für vortragende Räthe und expedirende Beamte, die sämmtlichen Registratur- und Journalabtheilungen und, mit letzteren unmittelbar verbunden, die Geheime Kanzlei nebst der metallographischen Presse. Das dritte Stockwerk wird von dem Postabrechnungsbüreau mit dem Auslande und dem Büreau für Post-Statistik eingenommen; auch ist daselbst noch eine Beamten-Dienstwohnung vorgesehen. Die Bodenräume endlich sind zur Aufbewahrung der reponirten Acten (etwa 15,000 Volumina), sowie zu sonstigen dienstlichen und wirthschaftlichen Zwecken bestimmt.

Um den Umfang des Bauwerks etwas näher zu veranschaulichen, sei erwähnt, daß zu demselben verwandt worden sind:

30,000 Kub.-Stab Baukalksteine,
6 Millionen Mauersteine,
334,000 Verblendsteine,
10,000 Formsteine,
30,000 Gesimssteine,
700 Stück Consolen,
2,600 Quadr.-Stab Mettlacher Fliesen,
13,900 Ctr. Sandstein-Werkstücke,
21,000 Faß gelöschter Kalk,
10,000 Tonnen Portland-Cement,

7,000 Kub.-Stab Mauersand,
1,000 laufende Meter Granit,
975 Ctr. eiserne Anker,
400 Ctr. gußeiserne Säulen
und gegen 1000 Ctr. schmiedeeiserne und genietete Träger.

Ueber die einzelnen Bauleistungen und Material-Lieferungen sind in der Regel nach vorangegangener Submission Namens des General-Postamts 84 Verträge abgeschlossen worden, vermöge deren die Materialien aus den verschiedensten Gegenden herangeschafft worden sind. Die Sandsteine für die Façade sind zum Theil in Seeberg bei Gotha, theils in Nebra a. d. Unstrut gebrochen und bei Keferstein (Firma Merkel) in Halle a. d. S. bearbeitet; der Syenit zu den beiden Säulen am Hauptportal, von denen jede 115 Ctr. wiegt, stammt aus Weißenstadt in Oberfranken, der Granit zu den Treppen und Schwellen aus Striegau in Schlesien, die weißen Verblendsteine haben March Söhne in Charlottenburg, die gelben Verblender die Greppiner Werke bei Bitterfeld geliefert; die Mauersteine sind aus Hohenfinow und Werder bei Potsdam, der Sand ist aus den Rixdorfer Bergen, der Cement von Wildau bei Neustadt-Eberswalde, der Kalk theils aus den Rüdersdorfer, theils aus den Gogoliner Kalkwerken in Ober-Schlesien bezogen; die Fliesen zur Belegung der Corridore kamen aus Mettlach, Reg.-Bez. Trier.

Bei dem Bau selbst sind durchschnittlich 250, im Maximum 300 Arbeiter etwa 2 Jahre hindurch beschäftigt gewesen. Zwei derselben haben Beinbrüche erlitten, indessen sind beide nach verhältnißmäßig kurzer Zeit vollkommen wiederhergestellt worden. Sonstige Unglücksfälle sind bei dem Bau nicht vorgekommen.

Der Bauplan ist entworfen von dem im General-Postamt angestellten Regierungs- und Baurath Schwatlo, welchem auch die obere Leitung der Bauausführung übertragen war, nachdem die Superrevision des gesammten Bauprojectes im Königlichen Ministerium für Handel ꝛc. stattgefunden hatte. Die Sculpturen sind aus dem Atelier des hiesigen Bildhauers Jungermann hervorgegangen.

Die Kosten der Bauausführung stellen sich auf 765,000 Thlr.; der Grund und Boden ist im Jahre 1871 für den Preis von 227,000 Thlrn. erworben worden, so daß die gesammte Ausgabe 992,000 Thlr. betragen wird, eine Summe, welche in Rücksicht auf die jetzigen Preisverhältnisse und den durch ihre Aufwendung erzielten Nutzen eine mäßige genannt werden darf.

Als Ausdruck der Wünsche, welche der Vollendung des ersten in der Deutschen Hauptstadt erstandenen Reichsdienstgebäudes entgegengebracht werden, möge hier der Wortlaut derjenigen Urkunde folgen, welche in den Grundstein des neuen Generalpostamts-Gebäudes niedergelegt worden ist:

Grundstein-Urkunde.

(Vom 4. Juni 1872.)

Das Deutsche Postwesen, dessen unscheinbare Anfänge in das Zeitalter der Reformation zurückreichen, hat sich, fortwachsend im Laufe der Jahrhunderte, zu einer weitumfassenden, für das geistige wie materielle Leben der Nation unentbehrlichen Wohlfahrts- und Culturanstalt entwickelt.

Der Gang dieser Entwickelung war wesentlich bedingt durch Deutschlands politische Geschichte. Wie es dem weiland Deutsch-Römischen Reiche in vielfacher

Beziehung an einer einheitlichen Staatsgewalt und einer gemeinsamen Vertretung nach Außen hin gebrach, so hat auch eine Deutsche Reichspost derzeit nur dem Namen nach bestanden, während in Wirklichkeit zahlreiche selbstständige Staats-Postinstitute innerhalb der einzelnen Deutschen Länder, neben den vom Fürstlichen Hause Thurn und Taxis auf Deutschen Gebietstheilen unterhaltenen Posten sich herausgebildet und befestigt hatten.

Nach der im Jahre 1806 erfolgten Auflösung des Deutschen Reichs aber war selbst der Name der Reichspost verschwunden, und noch zu Anfang des vorigen Jahrzehnts bestanden in Deutschland siebzehn verschiedene selbstständige Postgebiete. Ob auch jede einzelne dieser Anstalten wohl gepflegt ward und in ihrem Bereiche Nützliches schaffte; ob auch im Vertragswege, namentlich durch den im Jahre 1850 auf Preußens Anregung gegründeten Deutsch-Oesterreichischen Postverein, ein Zusammenwirken für weitere Ziele erstrebt und erreicht wurde: es fehlte immerhin dem Postwesen in Deutschland die Einheit in der Gesetzgebung, in der Verwaltung und Leitung, also das eigentliche Lebenselement, ohne welches ein so großartiges Verkehrsinstitut zur allgemeinen, unbehinderten Kraftentfaltung und deshalb auch zur vollkommenen Erfüllung seiner Aufgabe nicht wohl gelangen konnte.

Die für alle Zeit denkwürdigen Ereignisse der Jahre 1864, 1866 und 1870/71 haben mit der politischen Umgestaltung und Wiedergeburt Deutschlands auch die Deutsche Post von ihren beengenden Fesseln befreit.

In dem durch Gottes Gnade von Seiner Majestät dem Könige von Preußen im Verein mit den übrigen Deutschen Fürsten und den freien Städten wieder aufgerichteten Deutschen Reiche wurde das Postwesen verfassungsmäßig als einheitliche Staats-Verkehrsanstalt organisirt und auf der Grundlage des bewährten Preußischen Postwesens aufgebaut, welches Friedrich Wilhelm, der Große Kurfürst von Brandenburg, ruhmreichen Gedächtnisses, im Jahre 1646 in das Leben gerufen hatte. Die Deutsche Reichspost ist zur Wirklichkeit geworden. Vom Kurischen Haff bis zu den Vogesen, von der Königsau bis zum Bodensee breitet sie das Netz ihres vielverzweigten Getriebes aus. Ein Gesetz regelt ihr Walten, Eine Taxe gilt in ihrem Bereiche; als Einheit tritt sie bei Vertragsschlüssen dem Auslande gegenüber.

Die Verwaltung des Postwesens des Deutschen Reichs wird unter Leitung des Reichskanzlers von dem Kaiserlichen General-Postamte geführt, welches die Abtheilung I. des Reichskanzler-Amtes bildet.

Das Reichs-General-Postamt, hervorgegangen aus dem vormals Preußischen General-Postamte, hat einstweilen die von letzterem innegehabten Diensträume übernommen. Dieselben befinden sich in einem, von der Preußischen Postverwaltung in den Jahren 1815, 1826, 1833 und 1841 erworbenen, in der Königs- und Spandauerstraße hierselbst belegenen Gebäudekomplexus, in welchem zugleich die technische Hauptbetriebsstelle — das Hof-Postamt — und die als Verwaltungsbehörde sämmtlichen hiesigen Postanstalten zunächst vorgesetzte Ober-Postdirection untergebracht sind. Nachdem die Einwohnerzahl der Haupt- und Residenzstadt, welche im Jahre 1815, nach Beendigung der glorreichen Befreiungskriege, noch 182,000 betrug, auf mehr als 826,000 angewachsen ist, und Handel wie Industrie seit jener Zeit zu einer ungeahnten Blüthe sich entfaltet haben, ergab sich das Bedürfniß, jene Gebäude ungetheilt den zur Wahrnehmung des Postverkehrs von Berlin bestellten Behörden zu überlassen, dem Reichs-General-Postamte aber andere, dem Umfange der erweiterten Verwaltung entsprechende Räume zu überweisen.

Deshalb haben Seine Majestät der Kaiser und König auf den Antrag des Fürsten Reichskanzlers zu beschließen und zu verordnen geruht, daß, nachdem der Bundesrath und der Reichstag mit der Uebernahme der Kosten auf den Reichshaushalts-Etat sich einverstanden erklärt haben, das in der Leipzigerstraße 15 hierselbst belegene Grundstück aus Reichsmitteln angekauft und auf demselben ein eigenes Gebäude für das General-Postamt des Deutschen Reichs errichtet werde.

Der Grundstein zu diesem im Jahre 1871 begonnenen Bau soll nunmehr gelegt werden.

In den weiten Räumen, welche auf diesem Grundsteine erstehen werden, vollende sich der Ausbau einer ihrem innersten Wesen nach zu segensreichem Wirken berufenen, dem öffentlichen Nutzen gewidmeten Anstalt. Möge sie fortschreiten in rüstiger Arbeit und geistiger Frische, würdig der Macht und des Ruhmes unseres theuren Vaterlandes! Möge sie durch die Kraft des Verkehrs jederzeit den Wohlstand und die Gesittung Deutschlands fördern helfen! Mögen ihr wackere Deutsche Männer, wie in der Vergangenheit so in der Zukunft, in Treuen und Ehren die besten Kräfte ihres Lebens widmen, auf daß sie in der Erfüllung ihres hohen Berufs immerdar stark und treu erfunden werde, bis in die fernsten Zeiten!

Das walte Gott!

Gegenwärtige Urkunde ist in zwei gleichlautenden Ausfertigungen von dem Reichs-General-Postamte vollzogen und mit dem dienstlichen Insiegel versehen worden; und zwar soll die eine in den Grundstein des Gebäudes niedergelegt, die andere in dem Archiv der Reichs-Postverwaltung aufbewahrt werden.

So geschehen in der Haupt- und Residenzstadt Berlin am 4. Juni des Jahres 1872.

Kaiserliches General-Postamt des Deutschen Reichs.

(gez.) Stephan.

---

66. Die Organisation der Französischen Postverwaltung und die persönlichen Verhältnisse der Französischen Postbeamten.

Vom Ober-Postdirections-Secretair Löper in Straßburg im Elsaß.

II.

(Schluß.)

Was die Erfordernisse zur Anstellung im Postdienste anbetrifft, so wird in Ergänzung der früheren Mittheilungen über diesen Punkt (Postarchiv S. 295) noch hervorgehoben, daß jeder Bewerber Franzose sein und mindestens 18 höchstens 25 Jahre alt sein muß. Von den Anforderungen in Betreff des Alters kann unter besonderen Umständen abgesehen werden.

Die Functionen eines Postbeamten sind nach gesetzlichen und administrativen Bestimmungen unvereinbar mit den Functionen aller anderen öffentlichen besoldeten

civilen, militairischen, kirchlichen, richterlichen und polizeilichen Beamten, die Telegraphie ausgenommen, ferner unvereinbar mit dem Amte als Bürgermeister oder Adjunct desselben, mit denen eines Beamten der directen oder indirecten Steuern, endlich auch mit der Ausübung eines Handelszweiges, mit den Geschäften eines Agenten oder eines Geschäftsbüreaus.

Die obige Unvereinbarkeit von Aemtern bezieht sich auch auf die Ehefrau oder den Ehemann des Stelleninhabers bz. der Stelleninhaberin, nicht jedoch auf die Vorsteherstellen bei Französischen Postanstalten im Auslande.

Die Bewerber um die selbstständige Verwaltung einer Kasse, um das Amt eines Postexpediteurs oder um die Stelle eines Supernumerars müssen sich einer Zulassungsprüfung (erstes Examen) unterwerfen. Falls die Bewerber den Anforderungen dabei nicht entsprechen, können sie zu einer zweiten und letzten Prüfung zugelassen werden.

Das Amt eines Vorstehers, Untervorstehers und Büreaubeamten bei der Centralbehörde, Postdirectors, Commissarius oder Unter-Commissarius der Regierung, Controleurs, Vorstehers einer Postanstalt am Departements-Hauptorte, Sections- und Unter-Sectionsvorstehers bei dem Haupt-Postamte in Paris, Vorstehers einer Postanstalt in den wichtigeren Orten (receveurs de bureaux composés de 1re et de 2e classes), Postschiffs-Agenten kann keinem Postbeamten übertragen werden, der nicht in einer mit ihm abgehaltenen besonderen Prüfung (zweites Examen) genügt hat. Die Anforderungen, welche die Postbehörde bei dieser Prüfung stellt, sind nicht eben hohe.

Die zweite Prüfung darf erst drei Jahre nach erfolgter Ernennung des betreffenden Beamten zu einem besoldeten Amte abgelegt werden. Derjenige Beamte, der bei der Prüfung nicht genügt hat, kann sich nochmals zum zweiten Examen melden; Beamte, welche älter als 30 Jahre sind, werden im Allgemeinen zu dieser Prüfung nicht zugelassen.

Die Beamten der Centralverwaltung werden von dem Staatsoberhaupte auf Vorschlag des Finanzministers ernannt. Die Postdirectoren, die Regierungs-Commissarien, die Controleure, die Unter-Commissarien der Regierung, die Vorsteher größerer Postämter (receveurs des bureaux composés), die Sectionsvorsteher, die Expeditionsvorsteher bei den ambulanten Büreaus, die Postschiffsbeamten und ferner auch die Posthalter werden auf Vorschlag des General-Postdirectors vom Finanzminister ernannt.

Die Unter-Sectionsvorsteher, die Expeditionsvorsteher bei größeren Postämtern und die nachgeordneten Beamten, die Vorsteher von Postanstalten, deren Gehalt mehr als 1000 Franken beträgt, die Aufseher der bestellenden Boten, die Material-Aufseher, die Postbegleiter, die Aufbewahrer und Aufseher auf den Bahnhöfen, die Hülfs-Postbegleiter, die Post-Büreaudiener und Postboten werden vom General-Postdirector ernannt.

Die Vorsteher kleinerer Postämter, deren Gehalt 1000 Franken und weniger beträgt, die Postexpediteure und Briefsammler, die Stadt-, Orts- und Landbriefträger werden auf Vorschlag des Postdirectors vom Präfecten des betreffenden Departements ernannt.

Jeder Postbeamte erhält ein Patent (commission), der Posthalter eine Bestallung, der Postillon dagegen nur ein Dienstbuch. Jedes Patent ist dem Dimen-

sionsstempel unterworfen; die Stempel- und Visakosten hat der Inhaber des Patents zu entrichten. Die officiellen Zulassungsschreiben zur Beschäftigung als Hülfsbeamte, als Aufseher auf den Bahnhöfen oder als Hülfs-Postbegleiter sind der Stempelpflicht nicht unterworfen. Die Bestallungen der Posthalter müssen auf dem Stadthause (mairie) einregistrirt werden.

Die Norm der Gehälter der Beamten und Unterbeamten aller Klassen ist durch Decret oder durch ministeriellen Beschluß geregelt. Dem Ministerialbeschluß vom 13. December 1864*) entnehme ich die nachstehenden Angaben:

Die Departements mit Ausnahme desjenigen der Seine (Paris).

Leitung und Ueberwachung.

1. Klasse	9	Postdirectoren	von			9,000	Franken,
2. »	20	»	»	7,000	bis	8,000	»
3. »	59	»	»	5,000	»	6,000	»
	88	Controleure	»	2,500	»	4,000	»
	68	Beamte der Direction.......	»	1,200	»	2,100	»
	92	Aufseher der bestellenden Boten	»	1,000	»	1,500	»

Ausübender Dienst.

Größere Postämter (bureaux composés).

1. Klasse	9	Postamts-Vorsteher........	von	7,000	bis	8,000	Franken,
2. »	20	» »	»	5,000	»	6,000	»
3. »	75	» »	»	3,500	»	4,500	»
4. »	72	» »	»	2,500	»	3,000	»

Kleinere Postämter (bureaux simples).

1. Klasse	64	Postamts-Vorsteher........	von	2,000	bis	2,200	Franken,
2. »	360	» »	»	1,600	»	1,800	»
3. »	2,472	» »	»	1,000	»	1,400	»
	112	Expeditions-Vorsteher.......	»	2,400	»	3,000	»
	798	nachgeordnete Beamte.......	»	1,200	»	2,100	»
	1,502	Postexpediteure und Briefsammler	»	500	»	800	»
	1,504	Stadtbriefträger	»	600	»	1,200	»
	16,625	Orts- und Landbriefträger ...	»	240	»	900	»
	264	Postbüreaudiener	»	600	»	1,200	»

*) Die betreffenden Angaben eines späteren Jahres liegen mir nicht vor; es steht indessen fest, daß die Gehälter bis jetzt dieselben geblieben sind. Die Stellenzahl dürfte jetzt größer sein, doch ist dabei zu berücksichtigen, daß Elsaß-Lothringen inzwischen von Frankreich abgetrennt worden ist.

Departement der Seine (Paris).

Leitung und Ueberwachung.

1	Postdirector	zu			12,000	Franken,
6	Controleure	von	3,500	bis	5,000	»
12	Beamte der Direction	»	1,500	»	3,000	»
6	Aufseher der Briefträger	»	1,600	»	1,800	»
2	Postbüreaudiener	»	1,000	»	1,500	»

Ausübender Dienst.

1	Postamts-Vorsteher	zu			10,000	Franken,
7	Sectionsvorsteher	von	5,000	bis	8,000	»
15	Unter-Sectionsvorsteher	»	3,500	»	4,500	»
48	Expeditionsvorsteher	»	2,400	»	3,000	»
286	nachgeordnete Beamte	»	1,200	»	2,100	»
642	Briefträger	»	900	»	1,500	»
123	Postbüreaudiener und Postboten	»	1,000	»	1,800	»

Größere Postanstalten.

3. Klasse	11	Postamts-Vorsteher	von	3,500	bis	4,500	Franken,
4. »	37	» »	»	2,500	»	3,000	»
	13	Expeditionsvorsteher	»	2,400	»	3,000	»
	113	nachgeordnete Beamte	»	1,200	»	2,100	»
	357	Briefträger	»	900	»	1,500	»

Kleinere Postanstalten.

1. Klasse	6	Postamts-Vorsteher	von	2,000	bis	2,200	Franken,
2. »	10	» »	»	1,600	»	1,800	»
3. »	34	» »	»	1,000	»	1,400	»
	3	Briefsammler	zu			800	»
	174	Briefträger und Landbriefträger	von	720	»	900	»

Personal der Eisenbahn-Postämter.

8	Postdirectoren	von	5,000	bis	6,000	Franken,
8	Controleure	»	3,500	»	4,000	»
1	Controleur des Inventariums	»	4,000	»	5,500	»
1	demselben beigeordneter Beamte	»	2,500	»	3,600	»
102	Expeditionsvorsteher	»	2,400	»	3,000	»
406	Beamte	»	1,200	»	2,100	»
275	Postbegleiter	»	1,000	»	1,800	»
379	Materialaufseher, Post-Büreaudiener und Postboten	»	800	»	1,800	»

Postschiffsbeamten und Beamten im Auslande.

4	Commissarien und Unter-Commissarien der Regierung	von	4,000 bis	8,000	Franken,
59	Postschiffsbeamte am Bord der Dampfschiffe	»	2,000 »	4,000	»
6	Vorsteher von Postbüreaus im Auslande	»	2,500 »	6,000	»
6	Beamte, beschäftigt bei den Postbüreaus im Auslande ...	zu		2,000	»
21	Postexpediteure, beauftragt mit dem Postdienst auf den Stationen	von	1,500 »	2,500	»
1	Post-Büreaudiener bei einem Französischen Postbüreau im Auslande	zu		1000	»

Sa. 27,397.

Hierzu traten damals noch

6	Postinspectoren mit einem Gehalte	von	8,000 »	10,000	»

und

201 Beamte im General-Postamte in Paris, deren Gehälter mir im Einzelnen nicht bekannt sind. Der General-Postdirector bezieht ein Gehalt von 25,000 Franken und außerdem eine Equipagen-Entschädigung, die drei Räthe ein solches bis zum Maximum von 15,000 Franken jährlich.

Hiernach bezifferte sich das gesammte Personal am Ende des Jahres 1864

auf 27,604 Beamte, während die persönlichen Verwaltungskosten mit Ausnahme derjenigen für das General-Postamt in Paris 22,116,050 Franken betrugen.

Was die Besoldung der Briefsammler, Orts- und Landbriefträger anbetrifft, so können dieselben nach Maßgabe ihres Dienstalters eine Zulage (haute paye) erlangen, welche bei der Bemessung des Ruhegehalts der Besoldung hinzugerechnet wird. Die bestellenden Boten, welche diese Zulage beziehen, haben das Recht, sich an einem Tage in der Woche durch eine vereidigte Person, deren Zulassung zum Dienste von dem Vorsteher des betreffenden Postbüreaus ausdrücklich genehmigt ist, vertreten zu lassen.

Verwaltungs- und Hülfeleistungs-Kosten werden den Postdirectoren, den Vorstehern von Postämtern, den Postexpediteuren und den Aufbewahrern des Materials auf den Bahnhöfen mittelst fester Zahlungen, die im voraus geleistet werden, angewiesen.

Reisekosten werden den Eisenbahn-Postdirectoren, den Controleuren und den Aufsehern der bestellenden Boten gewährt. Die Beamten der ambulanten Büreaus und die Postbegleiter erhalten für die Abwesenheit vom Stationsorte besondere Entschädigungen.

Zum Besten gewisser Beamten bei den Postanstalten, welche zwischen 10 Uhr Abends und 6 Uhr Morgens Posttransporte in Empfang nehmen und expediren, wird eine besondere Vergütung für die Ausübung des Nachtdienstes liquidirt.

Jeder Postbeamte, welcher innerhalb Algeriens beschäftigt wird, erhält von dem Tage seiner Beschäftigung in der Colonie ab bis zum Tage des Aufhörens seiner Functionen eine besondere Coloniegebühr, welche den vierten Theil des Gehalts beträgt. Die Besoldung, welche die Supernumerarien in Algerien beziehen, ist 1200 Franken jährlich. Diese Entschädigungen werden aus dem besonderen Fonds für Algerien gezahlt.

Die Postexpediteure und Briefsammler erhalten zur Bestreitung der Kosten der ersten Einrichtung ihres Postbüreaus einen Beitrag von 60 Franken und im Falle der Verlegung des Wohnorts eine Umzugs-Entschädigung von 40 Franken.

Dem Aufseher der bestellenden Boten wird bei Antritt seines Dienstes ein einmaliger Betrag von 150 Franken zur Bestreitung der Kosten der Equipirung gewährt; nach Ablauf des ersten Dienstjahres erhält derselbe zu den Kosten der Unterhaltung der Equipirung einen Betrag von 80 Franken in halbjährlichen Raten. Auf Antrag des Postdirectors kann auch den neu ernannten bestellenden Boten eine Entschädigung behufs Bestreitung der Kosten für die Uniform gewährt werden. Die Postamtsvorsteher sollen den Postdirector ihres Departements benachrichtigen, sobald in Folge Absterbens oder Abgehens eines ihnen untergebenen Beamten, Unterbeamten oder des Posthalters eine Vacanz im Amte eintritt oder doch vorauszusehen ist. Der Bericht ist gleich nach erfolgtem Tode abzustatten bz. sobald der betreffende Beamte oder Unterbeamte seinen Abgang angezeigt hat. Die betreffende Person, welche den Dienst aufzugeben wünscht, ist zu veranlassen, ihre Absicht in einem an den Postdirector des Departements zu richtenden Briefe schriftlich auszudrücken. Die Postamtsvorster sollen dem Postdirector im Falle des Todes, des Abgangs, der Wiederbeschäftigung oder der Aenderung des Wohnortes eines der ihnen untergeordneten Beamten das genaue Datum des Aufhörens der Functionen des Gedachten, und sobald sie für dessen momentane Ersetzung selbst zu sorgen haben, auch den Namen und Vornamen des Stellvertreters anzeigen.

Jeder Beamte, Unterbeamte, Hülfsbeamte, provisorischer, interimistischer oder Hülfsstellvertreter — die Postillone, Aufseher auf den Bahnhöfen und Hülfs-Postbegleiter ausgenommen — soll, bevor er seine Functionen antritt, den vorgeschriebenen Eid leisten. Sollte aus irgend welchen zwingenden Gründen die Eidesleistung vor Antritt des Dienstes nicht erfolgen können, so muß dieselbe behufs Vermeidung der im Artikel 196 des Strafgesetzbuchs vorgesehenen Strafe unfehlbar im Laufe der nächsten acht Tage geschehen. Der Eid wird entweder vor dem Gericht erster Instanz des Bezirks oder vor dem Friedensrichter des Cantons, in welchem der betreffende Beamte seine Functionen ausübt, geleistet.

Genaue Bestimmungen regeln die Einführung der Beamten und Unterbeamten in den Dienst, die Cautionsverhältnisse und das Uniformwesen. Auch in dieser Hinsicht kann hier auf den bereits mehrfach erwähnten Aufsatz Nr. 31, insbesondere auf S. 396 des Postarchivs, Bezug genommen werden.

---

67. Die Fortschritte und der Nutzen der Geographie.

(Nach einem Vortrage von Sir Henry Rawlinson.)

Der gegenwärtige Präsident der Englischen geographischen Gesellschaft, Sir Henry Rawlinson, hat vor kurzem bei Gelegenheit der Eröffnung einer wissenschaftlichen Gesellschaft in Birmingham eine interessante und ausführliche, allerdings hauptsächlich auf einen Englischen Zuhörerkreis berechnete Ansprache über den Nutzen der Geographie, sowie ihre Ergebnisse in neuerer Zeit gehalten, deren wesentlicher Inhalt hier nach den Notizen der Times wiedergegeben werden soll.

»Das Studium der Geographie, leitet Mr. Rawlinson seinen Vortrag ein, eines derjenigen Gebiete der Wissenschaft, welche den Geist bei näherem Eindringen am meisten fesseln, ist nicht, wie so oft behauptet wird, eine Beschäftigung lediglich für Dilettanten, auch ist darunter nicht die bloße Zusammenstellung an sich begriffsloser Namen oder die oberflächliche Kenntniß der verschiedenen Meere und Länder zu verstehen, welche die Erdoberfläche bedecken; es verlangt vielmehr in dem politischen, wie in dem physikalischen Theile, in welche Abtheilungen die Geographie gegenwärtig allgemein geschieden ist, das Eindringen in die verborgensten Schöpfungsstätten der Natur und des Geistes, während es nach seinen allgemeinen Resultaten, sowohl an Interesse, wie an Wichtigkeit keinem anderen Zweige menschlichen Wissens nachsteht. Die geographische Forschung bahnt der Civilisation den Weg. Sie regt den kaufmännischen Unternehmungsgeist an, indem sie unbekannte Länder aufschließt, und ist, oder sollte doch wenigstens sein, der Vorbote des Friedens und der Freundschaft unter den Nationen.«

Der Redner wies demnächst auf die außerordentlichen Fortschritte hin, welche unser historisches und geographisches Wissen sowohl dem Gehalt wie der Ausdehnung nach während der letzten 50 Jahre gemacht hat. Als eine Illustration dieses Fortschritts nach einer bestimmten Richtung berührte er die neuesten Erforschungen auf dem Gebiete der Keilschriften, indem er ausführte, wie es für die Studirenden auf allen Gebieten der Wissenschaft nur von dem heilsamsten Einflusse sein könne, wenn sie sich bei ihren Arbeiten die verschiedenen Entwickelungsstufen ruhigen Denkens, sorgfältiger Zergliederung und entschlossener Beharrlichkeit im Geiste vergegenwärtigten, durch welche, unter Hindernissen und entmuthigenden Vorgängen aller Art, diese reiche Mine zu den Schätzen der Kenntniß des Alterthums eröffnet worden sei.

Indem der Redner sodann auf die Fortschritte der eigentlichen Geographie und den Nutzen, welchen dieselbe für die Menschheit hat, überging, beleuchtete er zunächst die Art und Weise, wie das Studium der Geographie bei den Alten und wie dasselbe heutzutage in England betrieben werde. Die geographische Landesgesellschaft in London, welche so viel gethan habe, um den Trieb nach geographischen Entdeckungen zu ermuthigen und anzuregen, geographisches Wissen zu popularisiren und den Weg zu praktischen Resultaten zu zeigen, sei erst im Jahre 1830 gegründet worden. Ohne der Gesellschaft allzuviel Lob spenden zu wollen, sei es doch nur gerecht, anzuerkennen, daß unter ihrer Einwirkung viele Entdeckungen gemacht worden seien. Nicht zum geringsten Theile ihr Verdienst sei es, wenn wir jetzt, auf welchen der fünf Welttheile wir auch unsere Aufmerksamkeit richten mögen, die Nebel geographischer Un-

kenntniß sich lichten und im Gefolge besseren Wissens überall materielle, geistige und sittliche Culturfortschritte vordringen sehen. Als einen Beweis hierfür führte der Redner an, wie sehr sich seit 1830 unsere Bekanntschaft mit Australien, China und Japan, sowie mit den Polargegenden ausgedehnt habe, welche letzteren insbesondere*) der Schauplatz der stolzesten geographischen Triumphe Englands gewesen seien. Die Widersacher jedes neuen Planes zur Erforschung der Polargegenden, welche stets dagegen protestirten, daß das Leben unserer Officiere und Matrosen bei einem Unternehmen aufs Spiel gesetzt werde, welches mit unerhörten Gefahren verbunden sei und keinerlei Vortheil gewähre, ließen folgende sehr wichtige Erwägungen gänzlich außer Acht:

1) daß die durch die Englischen Nordpolfahrer — von Parry, Roß und Back an bis zu Franklin und M'Clintock — erreichten Resultate bedeutend zu dem Ruf Englands als leitende seefahrende Nation beigetragen haben;

2) daß die Gefahren und die Aufregung der Nordpolfahrten viel dazu geholfen haben, den Geist der Frische und der Unternehmungslust, welcher in den bequemen Tagen des Friedens so leicht verloren gehe, in der Marine lebendig zu erhalten;

3) daß sich die Schottischen Wallfischfänger, seitdem die Baffins Bay und die benachbarten Meere gehörig durchforscht worden, um das Zehnfache vermehrt hätten und endlich,

4) daß eine große Zahl wissenschaftlicher Streitfragen bezüglich der Meteorologie und des Magnetismus, der Gestalt der Erde, der Erforschung des Thier- und Pflanzenlebens ihre völlige Lösung erst erhalten kann, wenn man den Pol ganz erreicht oder ihm so viel als möglich nahe kommt.

Sofern diese Gründe für ausreichend gelten konnten, um die Expeditionen in früherer Zeit zu rechtfertigen, so sollte man sie auch gehörig berücksichtigen, bevor man über die Maßnahmen entscheidet, welche für die Zukunft vorbereitet werden. In jedem Falle hätten jetzt die höchsten wissenschaftlichen Autoritäten und die erfahrensten Fachmänner ihre Ansichten über den Gegenstand bis ins kleinste Detail der Landesregierung unterbreitet, und er hege die Hoffnung, daß noch vor dem Jahresschlusse seitens der Regierung die Zusicherung ertheilt werden würde, die Expedition des Challenger solle noch dadurch vervollständigt werden, daß ein wohl ausgerüstetes Schiff der Königlichen Marine im nächsten Frühjahr mit dem Auftrage auslaufen werde, den Versuch zu machen, den Pol durch Vordringen durch den Smith Sund, von der Baffins Bay aus zu gewinnen, indem es denselben Weg einhalten solle, wie das Amerikanische Schiff, die Polaris, dessen Schicksal neuerdings überall so lebhafte Sympathie hervorgerufen habe**).

Der Redner ging hiernächst mit einigen Worten auf Central-Asien über, welches bis vor ganz kurzer Zeit noch völlig terra incognita gewesen sei, und widmete sodann den Schluß seiner Rede völlig der Betrachtung von Afrika. Dieser große Welttheil habe, bemerkte der Redner, seit einer langen Reihe von Jahren die Vorliebe und Aufmerksamkeit der Engländer besonders auf sich gezogen. Es sei ein glückliches Zeichen für das zukünftige Verhältniß der Geographischen Landesgesellschaft zu den Entdeckungs-Unternehmungen in Afrika gewesen, daß die erste Medaille

*) früher. Anmerkung der Redaction.

**) Vergl. Postarchiv S. 467 ff.

welche von der Gesellschaft ausgetheilt wurde, im Jahre 1832 dem heroischen Lander für die Beschiffung und Erforschung des Niger verliehen wurde, — ein Anerkenntniß der Verdienste um die Erforschung Afrikas, welches seit jener Zeit bis zum heutigen Tage noch zwölfmal wiederholt worden sei. Von den zahllosen berühmten Namen, welche zu den Entdeckungen in Afrika Beziehung hätten, wolle er nur die von Livingstone und Baker als Repräsentanten herausgreifen, welche wohl am meisten für die Erforschung jenes Welttheils gethan hätten*), und deren Ruhm und Verdienst es sei, die Geographie stets den höheren Zwecken der Humanität und Civilisation dienstbar gemacht zu haben. Es sei eine Thatsache, daß Livingstone während seiner ganzen staunenswerthen Laufbahn als Entdecker hauptsächlich von dem Wunsche beseelt gewesen sei, dem Sclavenhandel in Ost-Afrika ein Ende zu machen, da er diesen ganz richtig als die Quelle allen Elends betrachtete, von dem das Land heimgesucht werde. Auch Bakers letzte Expedition war von dem Vicekönig von Aegypten erklärtermaßen zu demselben Zwecke ausgerüstet — so daß also das Ziel beider ausgezeichneter Männer dahin gerichtet war, an Stelle des abscheulichen Handels mit menschlichen Geschöpfen den gesetzmäßigen Handelsverkehr, diesen wirklichen Pfadfinder der Civilisation und des Fortschritts, zu setzen. Als Livingstone im Jahre 1855 sich in London befand, hatte er bereits durch seine Entdeckungen in Afrika großen Ruf erlangt; er hatte den Welttheil zweimal von Meer zu Meer durchstreift, den Zambesi von der Quelle bis zur Mündung verfolgt und aufgenommen und den Shiré bis zu dem Nyassa-See erreicht, welcher, auf Livingstone's Autorität hin, zum ersten Male seinen Platz auf einer Karte von Afrika gefunden habe. Er hätte nun wohl auf seinen Lorbeeren ausruhen können, aber er that es nicht. Seine Mission war, nach seiner Meinung, unvollständig erfüllt, sein Herz war noch im Lande des Negers und, wie er selbst sagte, seiner Verpflichtung gegen Gott und Menschen opferte er Freunde und Familie, und segelte aufs Neue nach dem Osten. Das geographische Problem, welches als unmittelbaren Gegenstand seiner Expedition zu lösen er sich vorgenommen hatte, war die vermuthete Verbindung zwischen den beiden Seen Tanganika und Nyassa, ein Gedanke, der bei den Theoretikern in England einigen Beifall gefunden hatte. Der Redner faßte sodann die Ereignisse, welche die Entdeckungen des Lualaba begleiteten, zusammen und knüpfte hieran die Folgerung, daß die von Livingstone bereisten Ströme ohne Zweifel der Hauptarm des Congo, des Riesenstromes des westlichen Afrikas, sei und durchaus nichts mit dem Nil oder seinen Zuflüssen zu thun haben. Der unwillige Protest Livingstone's gegen die von den Sclavenjägern begangenen abscheulichen Grausamkeiten, deren Zeuge er in dem Manyema-Lande gewesen war, habe in der Britischen Heimath lauten Wiederhall gefunden; wesentlich diesem Proteste sei es zuzuschreiben, daß die Regierung sich neuerdings entschlossen habe, wirksame Schritte zur Unterdrückung dieses Treibens zu thun.

Wo Livingstone sich jetzt befinden möchte, sei schwer zu sagen. Stark beeinflußt von der Vorstellung, daß das dreifache Thal des Lualaba von dem Hauptarm des Nil durchströmt wird, sei er im verwichenen Sommer, nachdem er sich mit Reisevorrath von Zanzibar ausgerüstet, aufs Neue südwärts von Unyanyembe in der Absicht vorgedrungen, die westlichen Arme des Lufira und Lomamé von dem Muchinga-Gebirge bis zu dem Aequator-See zu verfolgen und so die geographische

---

*) Sir Henry wolle gestatten, daß Deutsche Leser an dieser Stelle der Namen von Heinrich Barth, G. Rohlfs, Dr. Vogel, Dr. Schweinfurth u. A. gedenken. Anm. d. Red.

Aufnahme Central-Afrikas zu vervollständigen. Er müßte jetzt wieder in der Nachbarschaft des Tanjanika sein, wohin inzwischen eine Expedition unter Befehl des Lieutenant Cameron zu dem Zwecke abgeschickt worden sei, ihn mit neuen Vorräthen zu versehen und ihm sonst behülflich zu sein, ja sogar, wenn es nothwendig erscheinen sollte, ihm persönlichen Beistand bei seinen Untersuchungen zu leisten. Die Erforschung des Congogebiets von der Seeseite her und stromaufwärts, welche gleichzeitig durch den Lieutenant Grandy auf Kosten des Mr. Young in Kelly, eines bewährten Freundes und freigebigen Gönners Livingstone's, zur Ausführung kommen soll, verspricht günstigere Resultate zu gewähren, als irgend eines der übrigen Unternehmen zur Aufschließung des Innern von Afrika, da die Schiffbarkeit des Congo oberhalb der Fälle durch die Praxis nachgewiesen werden solle; gelinge der Versuch, so würde ein Mittel geboten sein, Handel und Verkehr mittelst Dampfkraft bis in das Herz des Welttheils, oder doch auf wenigstens 2000 (Engl.) Meilen von der Flußmündung landeinwärts zu tragen.

Sir Samuel Baker, schloß der Redner seine Ansprache, hat zwar keine neuen Länder besucht, aber er hat viel neues und schätzbares Material zur Kenntniß bereits entdeckter, aber bisher wenig bereister Gegenden gesammelt; er hat fernerhin die aufgeklärte Politik des Vicekönigs durchgeführt und die Sclavenjäger von dem oberen Nil vertrieben; er hat endlich im Vereine mit seiner heroischen Gattin gezeigt, was ein Einzelner gegen Barbarenhorden vermag, wenn er von dem Gefühl für Recht und Pflicht beseelt ist und seine Anhänger durch den Glauben an die Ehrenhaftigkeit seiner Absichten und durch das Beispiel seiner unbezwinglichen Energie und Charakterfestigkeit mit Vertrauen erfüllen kann.

---

68. Das Postwesen der Vereinigten Staaten im Jahre 1871/72.

Der im Sommer d. J. veröffentlichte umfangreiche Verwaltungsbericht des General-Postdirectors in Washington für das mit dem 30. Juni 1872 abschließende Geschäftsjahr bringt die überaus schwierigen Verhältnisse, mit welchen die Amerikanische Postverwaltung zu kämpfen hat, zugleich aber auch die fortschreitende Entwickelung des Postwesens in dem gewaltigen Gebiete der Union in klarer Weise zur Anschauung.

Jene Schwierigkeiten treten zunächst in den finanziellen Ergebnissen der Verwaltung zu Tage, die im Vergleich mit den Resultaten der bedeutenderen Europäischen Postverwaltungen allerdings sehr ungünstig erscheinen. Gleichwohl haben diese Verhältnisse bei der Amerikanischen Postverwaltung gegen die Vorjahre eine merkliche und stete Besserung erfahren. Es betrugen in dem Zeitraum vom 1. Juli 1871 bis zum 30. Juni 1872

die Einnahmen ..... 21,915,426 Doll. 37 Cts.,
die Ausgaben ...... 26,658,292 „ 31 „

In dem vorhergehenden Jahre beliefen sich:

die Einnahmen auf 20,037,045 Doll. 42 Cts.,
die Ausgaben » 24,390,104 » 8 »

Es haben sich also vermehrt:

die Einnahmen um 1,878,380 Doll. 95 Cts. (9,37 pCt.),
die Ausgaben » 2,268,088 » 23 » (9,29 »).

Gegenüber dem Rechnungsjahre 1869/70 ist das Zunahmeverhältniß Folgendes:

Es betrugen im Jahre 1872 mehr:

die Einnahmen ..... 3,036,048 Doll. 72 Cts. (16,08 pCt.),
die Ausgaben ...... 3,309,354 » 68 » (14,17 »).

Ueber den postdienstlichen Verkehr der Verwaltung geben die nachstehenden Daten interessante Aufschlüsse.

Ende Juni 1872 bestanden mit 5544 verschiedenen Unternehmern Contracte wegen Beförderung der Posten auf den öffentlichen Straßen. Nebenher waren 2325 Relais vorhanden, bei welchen die Verwaltung Postillone unterhielt, deren Löhnung jedoch den Netto-Ertrag der betreffenden Station nicht übersteigen durfte.

Es waren im Ganzen 7259 Postrouten im Betriebe, deren Gesammtlänge 251,398 Meilen (Engl.) betrug; der jährliche Verkehr auf diesen Routen erreichte die Zahl von 114,984,322 Meilen. Die Betriebskosten für ein Jahr beliefen sich auf 12,572,264 Doll., in welchem Betrage jedoch die Besoldungen der im Beförderungsdienste verwendeten Beamten u. s. w. (Eisenbahn-Fahrpersonal, Postboten, Relais-Aufseher u. dergl.) nicht eingerechnet sind. Mit diesen zusammen beziffern sich die Beförderungskosten auf 14,779,208 Doll.

Diese Postcourse zerfallen in:

a) Eisenbahnposten, mit 57,911 Meilen Länge, 62,491,749 Meilen Jahresverkehr und 6,502,771 Doll. Gesammtkosten (10,40 Cts. = pptr. 4½ Sgr. pro Meile);

b) Dampfschiffslinien. Länge: 18,860 Meilen; jährlicher Verkehr: 4,308,436 Meilen; Kosten: 779,865 Doll. (18,10 Cts. oder pptr. 7½ Sgr. pro Meile);

c) Gewöhnliche Landrouten. Länge: 174,627 Meilen; jährlicher Verkehr: 48,184,137 Meilen; Kosten: 5,289,628 Doll. (11 Cts. oder pptr. 4½ Sgr. pro Meile).

Die großartige Entwickelung des Eisenbahn-Postdienstes erhellt aus nachstehender Uebersicht:

Datum.	Länge der Routen. Meilen.	Jährlicher Verkehr. Meilen.	Jährliche Kosten. Dollar.
30. Juni 1836	Einschließl. der Dampfschiffs-linien.	1,872,296	.
30. » 1845		6,484,592	843,430
30. » 1850	6,886	6,524,593	818,227
30. » 1855	18,333	19,202,469	2,073,089
30. » 1860	27,129	27,653,749	3,349,662
30. » 1862	21,338	22,777,219	2,498,115
30. » 1864	22,616	23,301,942	2,567,044
30. » 1866	31,092	30,609,467	3,391,592
30. » 1867	34,015	32,437,900	3,812,600
30. » 1868	36,018	34,886,178	4,177,126
30. » 1869	39,537	41,399,284	4,723,680
30. » 1870	43,727	47,551,970	5,128,901
30. » 1871	49,834	55,557,048	5,724,979
30. » 1872	57,911	62,491,749	6,502,771
also Zunahme 1872.....	8,077	6,934,701	777,792

Im vergangenen Jahre wurde auf 116 Routen der Eisenbahn-Postdienst neu eingerichtet. Den betreffenden Gesellschaften wurden meist jährliche Pauschal-Vergütungen zugebilligt, welche das gesetzliche Maximum von 50 Doll. pro Meile und Jahr nicht übersteigen.

Außerdem machte das Ablaufen der Contractsperioden den Abschluß neuer Verträge mit einer größeren Anzahl von Eisenbahngesellschaften nothwendig. Nur in 14 Fällen konnte eine Verminderung der bisher gezahlten Entschädigungen erzielt werden; in 89 Fällen dagegen haben den betreffenden Gesellschaften höhere Entschädigungen bewilligt werden müssen; der dadurch veranlaßte Mehraufwand an Kosten beträgt jährlich 354,865 Doll. 94 Cts.

Gegen das Vorjahr legen die Eisenbahn-Postbüreaus täglich 6094 Meilen, jährlich 2,224,310 Meilen mehr zurück. Es ist hierdurch eine Vermehrung des Eisenbahn-Fahrpersonals um 136 Beamte verschiedener Grade und eine Belastung des Besoldungsfonds um 172,200 Doll. nothwendig geworden.

Ein Blick auf die Hauptcourse, auf welchen sich der Amerikanische Postverkehr bewegt, und die Verhältnisse, unter welchen derselbe Jahr ein und aus unterhalten wird, läßt die Schwierigkeiten erkennen, mit denen die Amerikanische Verwaltung zu kämpfen hat, um einen geordneten Betrieb aufrecht zu erhalten. So enthält der vorliegende Jahresbericht über den Cours von dem Atlantischen nach dem Stillen Ocean u. A. folgende Mittheilungen:

Die Beförderung dieser Post auf einer Linie, welche sich von New-York über Pittsburg, Chicago, Iowa, Utah, Stockton nach San Francisco, 3307 Meilen weit erstreckt, war in den Monaten December 1871, Januar, Februar und März 1872 häufig durch Schneeblokaden im Westen von Omaha unterbrochen. In Folge dessen trafen in San Francisco:

im Monat December an 19,
im Januar an 24,
im Februar an 25 und
im März an 10 Tagen

keine Posten von New-York ein. Die zur Beförderung der Posten zwischen den genannten Punkten erforderliche Zeit beträgt im Durchschnitt etwa 209 Stunden, bei Nichtberücksichtigung der genannten schlimmen vier Monate aber nur 173½ Stunden. Während jener vier Monate waren jedoch folgende Zeiträume erforderlich:

im December	214 St.	15 Min.,
im Januar	273 »	17 »
im Februar	467 »	46 »
im März..........	194 »	5 »

durchschnittlich. Von 54 von New-York nach San Francisco abgelassenen Posten gelangten im December nur 11 in der vorgeschriebenen Zeit an den Bestimmungsort, im Januar von 69 sogar nur 3, im Februar von 82 gar keine und im März von 71 nur 41.

Bei den anderen Hauptcoursen sind die Schwierigkeiten, welche die klimatischen Verhältnisse auf der Route zwischen den beiden Weltmeeren hervorrufen, allerdings nicht so hinderlich für den Verkehr; gleichwohl wird die große räumliche Ausdehnung derselben — es ist beispielsweise die Linie von New-York nach New-Orleans 1510 Meilen, diejenige von Washington nach St. Louis 986 und diejenige von Boston nach Chicago 1042 Meilen (Engl.) lang — sowie der Umstand, daß sie zu nicht geringem Theile durch uncultivirtes Urland führen, Ursache von Hindernissen und Störungen der verschiedensten Art.

Verlustfälle sind während des verflossenen Jahres 4898 bei der Postverwaltung zur Anzeige gekommen; hiervon trafen 2305 auf recommandirte Sendungen, welche, soweit festgestellt, in Werthpapieren und baarem Gelde 235,479 Doll. 84 Cts. enthielten. Der Verbleib von 839 recommandirten Sendungen ist jedoch durch die angestellten Nachforschungen ermittelt worden, und nur in 172 Fällen müssen die Sendungen als vollständig verloren betrachtet werden. Hinsichtlich der verhältnißmäßig großen Zahl der noch übrig bleibenden Sendungen schweben die Untersuchungen noch.

Wegen Verletzungen der Postgesetze sind 196 Personen zur Untersuchung gezogen worden, von denen 69 überführt und verurtheilt wurden. Die Uebrigen konnten entweder freigesprochen werden oder haben ihr Urtheil noch zu erwarten.

Der Postverkehr mit fremden Ländern war sehr bedeutend. Die Gesammtzahl aller Briefpostsendungen nach dem Auslande betrug 12,774,064 Stück; in den Vereinigten Staaten trafen dagegen aus fremden Ländern ein 11,588,436 Stück Briefe ꝛc.

Die Vermehrung gegen das Vorjahr belief sich auf mehr als 4 Millionen Stück; an diesem Zuwachs nimmt die Correspondenz nach und von Europa allein mit 3,569,439 Stück Theil; im Ganzen wurden im Wechselverkehr zwischen den Vereinigten Staaten und Europa ausgetauscht 17,682,999 Briefpostsendungen. Im Vergleich mit dem Vorjahre stellt sich für das Jahr 1872 eine Zunahme der

Correspondenz mit fremden Ländern um 20 pCt. (mit Europa um 25 pCt.) heraus; die Porto-Einnahmen haben sich um 7,5 (bz. 10,4) pCt. erhöht. Das Gewicht der Posten

nach Europa betrug	813,989 Pfd.,
von Europa	826,700 »

und zwar wogen:

a) die Briefsendungen:

nach Europa	186,186 »
von Europa	165,719 »

b) Drucksachen und Waarenproben:

nach Europa	627,803 »
von Europa	660,981 »

Die Kosten für die Beförderung der transatlantischen und anderer überseeischen Posten beliefen sich im Ganzen auf 1,027,020 Doll. 97 Cts. Von diesem Betrage fällt der Hauptantheil mit 725,000 Doll. auf die von den Vereinigten Staaten subsidirten Dampfschifflinien nach Ostasien, Brasilien und den Hawaiischen Inseln. Weitere 81,719 Doll. 27 Cts. werden für die Beförderung der Posten nach Westindien und dem benachbarten Küstenlande, nach Mexiko, den Bermudas, nach Neuschottland und Neufundland gezahlt. Der Rest von 220,301 Doll. 70 Cts. vertheilt sich auf die Linien, welche den Verkehr mit Europa vermitteln. Es sind dies die folgenden:

1) die Liverpool- und Great-Western- (Williams and Gujon-) Linie, von New-York nach Queenstown, mit 30 pCt. an dem obigen Betrage theilnehmend;
2) die Inman-Linie auf demselben Course, 31 pCt.;
3) die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actiengesellschaft von New-York nach Plymouth und Hamburg und von New-Orleans nach Santander und Hâvre, 22,5 pCt.;
4) der Bremer Norddeutsche Lloyd, von New-York nach Southampton und Bremen, sowie von Baltimore und New-Orleans nach Bremen, 12 pCt.;
5) die Cunard-Linie, von Boston nach Liverpool, 2,2 pCt.;
6) die Canadische Linie 1,8 pCt.;
7) der Baltische Lloyd endlich für 9 Fahrten von New-York nach Stettin erhielt 0,5 pCt. der obigen Summe.

Zur Verbesserung der bisherigen Verbindungen mit Europa sind mit einer Anzahl Gesellschaften neue Verträge abgeschlossen worden, nämlich:

1) mit der Liverpool- und Great-Western-Dampfschifffahrts-Gesellschaft für die Mittwochs-Posten von New-York nach Queenstown und Liverpool;
2) mit der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft für die Donnerstag-Posten von New-York nach Plymouth und Hamburg;
3) mit der Ocean-Dampfschifffahrts-Gesellschaft für die Sonnabend-Posten nach Queenstown und Liverpool, und
4) mit dem Norddeutschen Lloyd in Bremen für geschlossene Briefbeutel nach dem Europäischen Continent, via Southampton, ebenfalls an dem Sonnabend.

Alle diese Gesellschaften erhalten das Seeporto für die von ihnen beförderte Correspondenz als Entschädigung für ihre Dienstleistungen. Mit dem 31. December 1873 erlöschen die sämmtlichen bestehenden Verträge; man hofft in Washington, daß es gelingen wird, von dem neuen Jahre an jeden Wochentag eine Dampfschiff-Verbindung mit Europa etabliren zu können.

Mit Ostasien besteht eine monatliche Dampfschiffs-Verbindung, die von San Francisco ausgeht, Japan berührt und in China endigt; die Pacific-Postdampfschiffs-Gesellschaft, mit welcher kürzlich ein Vertrag auf 10 Jahre wegen Uebernahme des betreffenden Dienstes abgeschlossen worden ist, erhält eine Entschädigung von jährlich 500,000 Doll.

Verträge, welche eine Verminderung der Portosätze für Briefe ꝛc. und der Gebühren für Drucksachen, Muster- und Waarenproben ꝛc. im gegenseitigen Verkehr zur Folge hatten, sind von den Vereinigten Staaten in dem verflossenen Jahre mit Dänemark, Schweden und Norwegen abgeschlossen worden. Die auf dasselbe Ziel gerichteten Bestrebungen mit Frankreich sind jedoch auf ernstliche Hindernisse gestoßen und haben nicht zu einem befriedigenden Abschluß geführt werden können. Der Vertrag mit Frankreich liegt zur Zeit noch dem Französischen Finanzminister zur Genehmigung vor; der Bericht rühmt, daß mit Abschluß desselben die postdienstlichen Beziehungen der Nordamerikanischen Freistaaten zu allen Theilen der Welt auf die befriedigendste Weise geordnet sein werden, und zur Vervollkommnung derselben, soweit Billigkeit des Portos und Leichtigkeit oder Schnelligkeit des Austausches in Frage käme, für die nächste Zukunft wenig zu thun bleiben werde.

Ueber die Organisation der Verwaltung bringt der Bericht folgende statistische Angaben:

Es waren vorhanden am 30. Juni 1871	30,045	Postanstalten.
Von diesen wurden im Laufe eines Jahres außer Wirksamkeit gesetzt	885	»
Dagegen wurden neu eingerichtet.................	2,703	»
so daß am 30. Juni 1872 in Thätigkeit waren	31,863	»

(1818 mehr als im Vorjahr).

Das Personal der Verwaltung vertheilt sich in folgender Weise:

A. Bei der Centralstelle.

	1871	1872
General-Postmeister	1	1
Assistenten desselben	3	3
Superintendent der Auslandsposten	1	1
Vorsteher des Money-Order-Office	1	1
Vorsteher des Büreaus für unbestellbare Sendungen ..	1	1
Kanzleivorsteher	1	1
Büreauvorsteher	4	4
Secretaire, Arbeiter, Wächter u. dergl.	319	334
Summa der bei der Centralstelle beschäftigten Personen	331	346

B. Bei den Postanstalten beschäftigte Beamte und Agenten.

	1871	1872
Postmeister (Vorsteher von Postanstalten)	30,045	31,863
Fuhrunternehmer	7,286	5,544
Clerks (Secretaire)	3,439	3,754
Briefträger	1,419	1,442
Route-Agents (Cours-Inspectoren)...............	684	764
Eisenbahn-Postbeamte	513	642
Unterbeamte im Eisenbahn-Postdienst	103	146
Local-Agenten (Ortscontroleure)	82	95
Special-Agents (Post-Inspectoren)...............	52	59

Abtragsfreie Briefbestellung ist bisher noch nicht in allen Städten der Union eingeführt; in dem verflossenen Jahre wurde diese Einrichtung auf 52 weitere Ortschaften (bedeutendere Handelsplätze) mit folgendem Gesammtergebniß ausgedehnt:

		gegen 1871 mehr
1) Zahl der Briefträger ...	1,443	24
2) bestellte Briefe von außerhalb	127,098,828	14,486,135
3) bestellte Briefe aus dem Aufgabeorte	33,003,880	5,958,120
4) Zeitungen............	36,627,368	4,017,015
5) eingesammelte Briefe ...	115,117,321	1,829,719
6) Porto auf Localbriefe...	907,351 Doll. 93 Cts.	149,231 Doll. 15 Cts.
7) Löhnung der Briefträger (einschließlich Stellvertretungskosten 2c.)	1,385,965 " 76 "	32,042 " 53 "

Die Zahl der **unbestellbaren Briefe** belief sich auf 4,241,374 Stück, unter welcher Zahl 5152 recommandirte und 244,660 Sendungen aus dem Auslande einbegriffen sind. Nicht weniger als 15,838 der gewöhnlichen unbestellbaren Briefe enthielten Geld im Einzelbetrage von wenigstens 1 Doll. und im Gesammtbetrage von 59,288 Doll. 3 Cts.; geringere Einschlüsse enthielten 14,406 Sendungen, deren Werthinhalt auf zusammen 4290 Doll. 93 Cts. festgestellt worden ist. Auch in 1271 recommandirten Briefen fanden sich Geldeinschlüsse zu dem Gesammtbetrage von 7983 Doll. 52 Cts. vor. Es konnten jedoch von diesen Sendungen nicht weniger als 24,929 Stück mit 61,282 Doll. 73 Cts. Inhalt entweder an die Adressaten bestellt oder an die Absender zurückgegeben werden. Größer noch als die Zahl der Sendungen mit Einschlüssen von baarem Gelde ist die der Briefe mit Werthpapieren; dieselbe beläuft sich auf 20,000 (genau 19,919) und der Gesammt-Nominalwerth ihres Inhaltes auf nahezu $3\frac{1}{2}$ Mill. Doll.; nur 1332 dieser Sendungen sind unbestellbar geblieben. Andere Einschlüsse von einigem Werthe enthielten 116,771 Stück der unbestellbaren Briefe; besonders zahlreich unter dieser Klasse sind die mit 43,093 Stück vertretenen Briefe, in welchen sich Photographien befanden, und die Sendungen mit Post- oder Stempelmarken (38,270 Stück). Aus dieser Kategorie sind 20,509 unbestellbar geblieben. Von den übrigen unbestellbaren

Sendungen mußten nahezu 2,300,000 Stück, welche weder an den Adressaten bestellt, noch an den Absender zurückgegeben werden konnten, vernichtet werden.

Die nicht unerhebliche Zahl von 312,846 Briefen mußte nach den Anforderungen der dienstlichen Vorschriften von der Beförderung mit der Post ausgeschlossen bleiben, weil sie nicht frankirt waren; 62,337 Sendungen waren unvollkommen, 4641 gar nicht adressirt.

Der Postanweisungsverkehr in dem abgelaufenen Jahre wurde von 2775 Postanstalten wahrgenommen, von denen 324 erst im Laufe des Jahres für diesen Zweck eingerichtet worden waren. Bei diesen Stellen wurden im inneren Verkehr

eingezahlt auf 2,573,349 Postanweisungen 48,515,532 Doll. 72 Cts.,
ausgezahlt » 2,568,350 » 48,419,644 » 97 »

Es wurden mithin mehr eingezahlt wie ausgezahlt:
95,887 Doll. 75 Cts.

Die Summe der Einzahlungen wie der Auszahlungen ist gegen das Vorjahr um etwa 15 pCt. (in beiden Fällen um mehr als 6 Mill. Dollars) gestiegen. Die Gebühren für die Einzahlungen beliefen sich auf 350,285 Doll. 66 Cts. (54,999 Doll. 51 Cts. oder 18⅔ pCt. mehr als 1871). Der Durchschnittsbetrag einer Einzahlung war auf 18 Doll. 85 Cts. zu veranschlagen, 65 Cts. weniger als im Vorjahre. Der Postanweisungsverkehr warf übrigens für die Verwaltung einen nicht unerheblichen Gewinn ab; es betrugen nämlich:

die Einnahmen (wesentlich Gebühren ꝛc.) ...... 350,499 Doll. 40 Cts.
die Ausgaben (Besoldungen, Entschädigungen für Kassenausfälle, Formulare u. dergl. m.) ... 244,521 » 63 »
mithin Ueberschuß 105,977 Doll. 77 Cts.

In 33 Fällen wurde der Versuch gemacht, Beträge auf Postanweisungen durch Fälschung der Unterschrift des Empfängers oder in anderweit betrügerischer Weise abzuheben; in 7 Fällen ist es gelungen, die auf solche Weise unterschlagenen Beträge, deren Höhe sich im Ganzen auf nahezu 1100 Doll. belief, wieder herbeizuschaffen; in 5 Fällen mußten dieselben hingegen durch die Verwaltung und in acht anderen durch den auszahlenden Beamten ersetzt werden. In 15 Fällen schwebte bei Abfassung des Berichtes noch die Untersuchung.

Von den Europäischen Staaten unterhält die Schweiz seit längerer Zeit Postanweisungsverkehr mit den Vereinigten Staaten. Seit dem October 1871 ist auch mit England ein Vertrag über den Austausch solcher Sendungen zur Ausführung gekommen. Im Verkehr mit dem erstgenannten der beiden Staaten wurden in den Vereinigten Staaten

eingezahlt 85,579 Doll. 92 Cts. (47,090 Doll. 36 Cts. oder 122,35 pCt. mehr als im Vorjahre) und
ausgezahlt 14,101 Doll. 35 Cts. (2097 Doll. 82 Cts. oder 17,48 pCt. mehr als im Vorjahre).

Der Nettogewinn belief sich hierbei auf die bedeutende Summe von 2346 Doll. 69 Cts., während die Ausgaben der Amerikanischen Verwaltung nur 86 Doll. 6 Cts. betrugen.

Sehr viel bedeutender ist naturgemäß der Postanweisungsverkehr mit England. Nach diesem Lande wurden eingezahlt 747,426 Doll. 8 Cts. Auf Postanweisungen

aus England dagegen wurden bezahlt 133,810 Doll. 85 Cts. Die Gebühren für diese Sendungen betrugen 23,466 Doll. 85 Cts., die Kosten 9852 Doll. 85 Cts.

Auch mit der Postverwaltung des Deutschen Reichs ist ein Vertrag über den Austausch von Postanweisungen zwischen den beiderseitigen Gebieten abgeschlossen worden, welcher indeß erst mit dem 1. October 1872 perfect geworden ist, und über dessen Ergebnisse daher der Bericht noch keine Angaben enthalten kann.

Sehr nachtheilig wirkt auf die finanziellen Ergebnisse der Amerikanischen Postverwaltung die Freigebigkeit, mit welcher in früherer Zeit das Privilegium der Portofreiheiten ausgetheilt worden ist und die rücksichtslose Art, mit welcher dasselbe jetzt von den bevorrechteten Personen oder Körperschaften ausgebeutet wird. In dem mehrerwähnten Bericht wird ausgerechnet, daß im Jahre 1870 die portofreie Correspondenz der Postverwaltung einen Betrag von mehr als 2½ Mill. Doll. an Porto und sonstigen Gebühren entzogen hat. Bei der letzten Präsidentenwahl vermehrte sich die Menge der Portofreiheit genießenden Correspondenz dermaßen, daß dieselbe allein, wenn auf regelmäßige Weise taxirt, eine Einnahme von 3½ Mill. Dollars, also eine Summe abgeworfen haben würde, die mehr als hinreichend gewesen wäre, um das ganze Deficit des laufenden Jahres zu decken. Zu diesem beträchtlichen Ausfalle an Einnahmen gesellen sich dann erhebliche Störungen im Dienstbetriebe, welche dadurch entstehen, daß die Postanstalten häufig mit derartiger Correspondenz ohne vorherige Ankündigung und ohne System in nicht zu überwältigender Weise überschüttet werden. Solche Hindernisse sind dann gewöhnlich nicht ohne Nachtheile für die übrige Correspondenz zu überwinden und führen zu zahlreichen lebhaften Klagen des beeinträchtigten Publicums. Alle diese Uebelstände haben die Postverwaltung wiederholt dazu geführt, die gänzliche Aufhebung der Portofreiheiten bei der Landesvertretung zu beantragen. In der letzten Sitzungsperiode war es denn auch gelungen, einen dahin zielenden Gesetzentwurf mit großer Majorität durch das Repräsentantenhaus zu bringen; die Zeit war indeß zu kurz, um das Gesetz noch vor dem Schluß dem Senate zur Bestätigung vorzulegen. Wie großen Werth die Postverwaltung auf die Beseitigung des Portofreiheitswesens legt, geht aus den Worten des Berichtes hervor, mit welchen die betreffende Abtheilung desselben abschließt und welche lauten:

> Wenn es für wünschenswerth zu erachten ist, die Staatsausgaben durch Beseitigung der beständig anwachsenden Bürde zu vermindern, welche den Finanzen des Landes durch das Portofreiheitswesen auferlegt wird, und wenn es als eine weise Verwaltungsmaßregel anerkannt werden muß, den Postdienst so weit als thunlich dahin zu bringen, daß er sich selbst erhält und dadurch der Weg frei wird, um die bestehenden Portosätze zu ermäßigen und andere nützliche Reformen einzuführen, dann scheint in der That keine Maßnahme mehr empfehlenswerth, als die Genehmigung des dem Senate vorliegenden Gesetzentwurfs. Es kann daher auch kaum stark genug betont werden, wie nöthig es ist, daß die Angelegenheit unmittelbar nach der Wiedereröffnung des Congresses zur Erledigung komme.

II. Kleine Mittheilungen.

Das Postamt Dresden in den Jahren 1733 und 1873. Einen in mehrfacher Hinsicht interessanten Beitrag zur Entwickelungsgeschichte des Postwesens bietet das nachstehende Actenstück, das eine Uebersicht der im Jahre 1733 bei dem Postamte in Dresden bestandenen Personal- und Gehaltsverhältnisse enthält:

Tabelle.

Wie das Post-Ambt Dreßden besezet ist, und wie viel einen jeden derer zur Expedition würklich gehörigen zum jährlichen Gehalt ausgemachet worden.

Bedienungen.	Nahmen.	Jährl. Gehalt.
Ober-Postmeister.	Dr. Christian Wilhelm Pöpelmann	Rthl. sgr. pf. 600 — — aus der Postcassa, 50 — — aus der General-Accise-Cassa, 23 8 — aus der Steuercassa, 4 — — 1 Schragen Deput. Holz, (dargegen derselbe genöthiget, einen Schreiber zu unterhalten und zu salariren.)
Secret. und Post-Controlleur..	Christian Körner	300 — — aus der Post-Cassa.
Post-Schreiber..	Joh. Heinr. Hauptvogel	200 — — aus der Post-Cassa.
	dessen Adjunctus Johann Engelmann ..	40 — — aus der Post-Cassa.
	Gottfried Herrmann ..	240 — — aus der Post-Cassa.
	Joh. Gottfried Naumann	240 — — aus der Post-Cassa.
	Joh. Samuel Tüllmann	240 — — aus der Post-Cassa.
	Joh. Adam Köhler ...	expectanten.
	Joh. Gottlob Herrmann	expectanten.
Pack- und Waagemeister	Christoph Kirstan.....	Rthl. sgr. pf. 26 — — aus der Post-Cassa. 8 1 6 an 1 Livrée de dito. 104 — — von denen Briefträgern.
Briefträger.....	Mattheus Kunze ..... Adam Kunze .... George Philipp	1 Livrée aus der Post-Cassa, 12 Scheffel Korn vom Hof-Futterboden und drey Pfennige von jedem Brief, so sie bestellen.
	Andreas Frost .... Christoph Ficker......	adjuncti und werden von denen Briefträgern unterhalten.
Post-Bothen ...	Elias Seyferth ...... Christoph Ahnert..... Friedrich Clauß ...... Martin Herrmann....	1 Livrée in natura aus der Post-Cassa. 16 Scheffel Korn vom Hof-Futterboden.

Dreßden, den 15. Februar 1733.

Das sind also 9 Beamte und 10 Unterbeamte im Jahre 1733.

Im Jahre 1873 hat Dresden 12 Postanstalten mit
156 Beamten und 272 Unterbeamten.

Die Vorsteher des Postamtes in Dresden waren:

1683 Hauptvogel, Post- und Bothenmeister; dieser führt in einem Schreiben an, in welchem er ansucht, seinen ältesten Sohn als Adjunct anzustellen, daß das Postamt Dresden vor ihm von seinen Vorfahren über 100 Jahre verwaltet worden sei.

*) 1704 } Voigt, Vice-Postmeister und
1710 } wirklicher Postmeister.

1716 Bucher, Ober-Postmeister,

1730 Pöppelmann, Ober-Postmeister, Doctor.

1734 Körner, Ober-Postmeister und Cammer-Commissions-Rath.

1748 Herrmann, Ober-Postmeister und Commissions-Rath.

1755 Naumann, Ober-Postmeister.

*) 1768 Seyffert, Vice-Ober-Postmeister, später wirklicher.

1792 Hütter, Ober-Postmeister.

1803 Tüllmann, Hof-Postmeister.

1807 Sergel, Hof-Postmeister.

1816 Richter, Hof-Postmeister.

1829 Simon, Hof-Postmeister.

1843 Pfützner, Hof-Postmeister und Ober-Postrath.

1857 der noch amtirende Vorsteher.

Die Fortschritte der Deutschen Lebensversicherungs-Anstalten im Jahre 1872. Der in Nr. 1149 des »Bremer Handelsblattes« veröffentlichten Uebersicht über den Zustand und die Fortschritte der Deutschen Lebensversicherungs-Anstalten während des Jahres 1872 entnehmen wir, daß die Entwickelung des Lebensversicherungswesens in Deutschland im vorigen Jahre trotz mancher Erschwerungen, welche theils das Vorherrschen der vorzugsweise auf raschen Gewinn gerichteten Speculationsthätigkeit und andererseits eine seit Jahren ungewöhnliche Theuerung sämmtlicher Lebensmittel dem Aufschwunge der Lebensversicherungen bereitete, doch eine in hohem Grade befriedigende gewesen ist. Einzelne Versicherungsanstalten verzeichnen einen so bedeutenden Zuwachs an Mitgliedern und Versicherungssummen, wie sie ihn in keinem früheren Jahre erfahren haben. Es ist indessen auch die Sterblichkeit unter den Versicherten weit hinter der Erwartung zurückgeblieben; sie hat sich in keinem der letzten fünf Jahre in so mäßigen Schranken gehalten, wie im Jahre 1872. Diese wider Erwarten günstigen Erscheinungen erklären sich daraus, daß viele, welche über der Unruhe der Kriegszeit die Vorsorge für die Zukunft versäumt hatten, nach zurückgekehrtem Frieden das Versäumte nachzuholen sich beeilten, und daß die Blattern-Epidemie bald nach dem ersten Viertel des neuen Jahres erlosch, sowie daraus, daß sich nun die so oft nach der Periode verheerender Kriege und Seuchen beobachtete Erscheinung einer wesentlich verminderten Sterblichkeit geltend machte.

Das neuerwachte Interesse an der Lebensversicherung documentirte sich auch

*) Die Vice-Postmeister scheinen stets jüngere Beamte gewesen zu sein, da die definitive Anstellung erst spät erfolgte und die Vorgänger einige zwanzig Jahre in der Stelle waren.

durch die Neugründung einer größeren Zahl von Anstalten ebensowohl im Deutschen Reiche, wie in Deutsch-Oesterreich. Diese Thatsache ist, insofern die neu entstandenen Anstalten wohl fundirt sind und ihren Geschäftsbetrieb auf solider und rationeller Grundlage errichten, um so erfreulicher, als bekanntlich der Sinn für die Lebensversicherung in Deutschland noch keineswegs genügend in allen Schichten der Bevölkerung geweckt ist.

Nach den publicirten, ein ganzes Geschäftsjahr umfassenden Geschäftsergebnissen bestanden im Jahre 1872 28 Lebensversicherungs-Anstalten im Deutschen Reiche,
13 in Deutsch-Oesterreich und
2 in der Deutschen Schweiz.
Summa 43 Lebensversicherungs-Anstalten.

Bei diesen 43 Deutschen Anstalten haben sich im Jahre 1872 84,962 Personen mit Lebensversicherungen neu betheiligt und im Ganzen eine Summe von 86,862,408 Thaler auf den Fall ihres Todes versichert. Es kommen davon

	Personen		Versicherungssumme					
	58,077	mit	59,646,817	Thlr.	auf	28	Anstalten	im Deutschen Reiche,
	24,278	»	23,115,134	»	»	13	»	in Deutsch-Oesterreich,
	2,607	»	4,100,457	»	»	2	»	in der Deutschen Schweiz,
Sa.	84,962	mit	86,862,408	Thlr.	auf	43	Deutsche Anstalten.	

Bei allen diesen Anstalten machte das Lebensversicherungs-Geschäft im Jahre 1872 folgende Bewegung:

	Personen		Versicherungssumme
Bestand im Anfange des Jahres	512,517	mit	480,475,223 Thlr.
Zugang im Laufe des Jahres	84,962	»	86,862,408 »
so daß zusammen versichert waren	597,479	mit	567,337,631 Thlr.

Hiervon schieden aus:

	Personen		Thlr.				
durch Tod ..	9,697	mit	8,237,906				
durch Abgang bei Lebzeiten	28,336	»	23,005,526	=	38,033	»	31,243,432 »
Bestand am Jahresschlusse...........					559,446	mit	536,094,199 Thlr.
Mithin Zuwachs im Jahre 1872.....					46,929	»	55,618,976 »

Welchen Entwickelungsgang die Lebensversicherung im Laufe der letzten 20 Jahre genommen hat, zeigt die nachfolgende Uebersicht:

1853	bei	13	Anstalten	50,019	Personen	mit	61,251,670 Thlr.
1854	»	14	»	52,816	»	»	64,056,193 »
1855	»	18	»	61,832	»	»	72,880,842 »
1856	»	18	»	71,169	»	»	80,412,407 »
1857	»	19	»	81,348	»	»	90,251,601 »
1858	»	20	»	90,128	»	»	100,681,100 »
1859	»	20	»	101,758	»	»	110,471,901 »
1860	»	24	»	129,589	»	»	137,542,277 »
1861	»	25	»	152,121	»	»	154,666,745 »
1862	»	26	»	183,812	»	»	176,607,616 »

1863	bei	27	Anstalten	194,818	Pensionen	mit	203,306,761	Thlr.
1864	»	27	»	230,394	»	»	234,939,744	»
1865	»	30	»	280,476	»	»	277,614,434	»
1866	»	32	»	305,433	»	»	300,559,654	»
1867	»	35	»	351,851	»	»	336,322,217	»
1868	»	36	»	400,841	»	»	378,697,688	»
1869	»	39	»	456,144	»	»	426,703,174	»
1870	»	41	»	474,074	»	»	445,845,183	»
1871	»	42	»	515,050	»	»	478,033,822	»
1872	»	43	»	559,446	»	»	536,094,199	»

Das Project der Einführung von Post-Sparkassen im Königreich Italien, welches bereits seit längerer Zeit in den Kreisen der Italienischen Verwaltung und Volksvertretung ventilirt wird, ist bei der Vorberathung eines bezüglichen Gesetzentwurfes in der Senatssitzung vom 28. Juni d. J. Gegenstand einer lebhaften Debatte gewesen.

Von dem Berichterstatter der Commission war hervorgehoben worden, daß die Uebertragung des Sparkassenwesens an die Postverwaltung nicht rathsam erscheine, weil

1) die Italienische Postverwaltung zwar einen unverkennbaren Fortschritt zeige, gleichwohl aber noch Vieles zu wünschen übrig lasse,
2) die Postbeamten — wenn auch nicht in ihrer Gesammtheit — nicht genügendes Verständniß für die ihnen aus der Handhabung des Sparkassenwesens neu erwachsenden Obliegenheiten besitzen würden,
3) die Sparkassen eine günstige Gelegenheit zu Unterschlagungen bieten könnten, welche die Postverwaltung mit ihren Organen weder zu verhindern, noch gut zu machen im Stande sein würde.

Zur Widerlegung dieser Angriffe entgegnete der Chef des Italienischen Postwesens, Senator Barbavara: auch ihm scheine es, daß die Postverwaltung, neben den unter den schwierigsten Verhältnissen erreichten Fortschritten, noch Manches zu wünschen übrig lasse, in erster Linie aber sei dies der Fall hinsichtlich der ihr zu Gebote stehenden pecuniären Mittel, ohne welche eben eine zeitgemäße Entwickelung schlechterdings nicht erwartet werden könne.

Der Redner constatirte hierbei, daß die Entwickelung des Italienischen Seepostwesens, ein Dienstzweig, der, gegenüber den Anforderungen des Weltverkehrs, nicht zurückbleiben durfte, in den letzten Jahren mehr als die Hälfte der Einnahmen der Postverwaltung absorbirt habe, so daß kaum eine Möglichkeit geblieben sei, auch die Landposten fortschreitend auf dem Niveau anderer Staats-Postinstitute zu erhalten. Gleichwohl sei Letzteres, Dank der Opferwilligkeit und Brauchbarkeit des Beamtenpersonals, geschehen.

Im Allgemeinen könne hinsichtlich des zweiten Vorwurfs des mangelhaften Verständnisses von Seiten eines Theils der Postbeamtenschaft der Angriff nur etwa den Vorstehern der Postanstalten 2. Klasse, nicht aber den aus der eigentlichen, ein bestimmtes, und zwar für den in Frage kommenden Zweck sicherlich genügendes Maß geistiger Bildung mit sich bringenden Postbeamtencarriere hervorgegangenen Organen gelten. Aber auch bei der Auswahl der Vorsteher jener kleineren Postanstalten lasse

die Postverwaltung es sich angelegen sein, nur Leute von genügender anderweiter geschäftlicher Bildung, z. B. Apotheker, Bürgermeister, Gemeindeschreiber u. dgl., zu gewinnen.

Dem als dritten Punkt erwähnten Zweifel an der Ehrlichkeit der Italienischen Postbeamten begegnete der Redner mit dem Hinweis darauf, daß bei dem in der Hauptsache die Vermittelung des Geldumsatzes durch die Italienische Postanstalt repräsentirenden Postanweisungsverkehr in der Zeit vom Jahre 1861 bis 1868, trotz der dazwischen liegenden vielfachen politischen und administrativen Wirren und bei einem Umsatz von pptr. 3 Milliarden Lire, nur ein Verlust von circa $^1/_{25}$ Procent, im Jahre 1872 nur ein solcher von $^1/_{42}$ Procent vorgekommen sei. Es sei dies gewiß der beredteste Beweis für den hohen Grad von Pflicht- und Ehrgefühl, der den Italienischen Postbeamtenstand trotz seiner drückenden materiellen Lage beseele.

Zum Schluß trat übrigens auch der Chef der Postverwaltung der Ansicht des Berichterstatters bei, daß die Uebertragung des Sparkassenwesens an die Postverwaltung sich nicht empfehle, jedoch nicht aus den im Commissionsberichte angeführten Gründen, sondern lediglich deshalb, weil nicht abzusehen sei, wie die Postverwaltung mit den ihr jetzt zu Gebote stehenden Mitteln im Stande sein würde, den Aufwand für die neue Einrichtung zu decken und den vermehrten Anforderungen an die Arbeitskraft der Beamten zu genügen.

Eine Französische Landschaft. Unsere militairische Literatur erwirbt sich den Ruhm der Classicität. Neben einer klaren Darstellung des Historischen oder Technischen findet man in den militairischen Fachwerken neuester Zeit geographische und ethnographische Schilderungen, welche mit den Mustern unserer Literatur wetteifern können. Als eine solche darf eine Beschreibung gelten, welche der Hauptmann Freiherr v. d. Goltz in seiner als Beiheft des Militair-Wochenblatts ausgegebenen Skizze über die sieben Tage von Le Mans von dem Theil des Departements der Sarthe entwirft, in welchem die Operationen vorgenommen werden mußten, durch welche Prinz Friedrich Carl die Franzosen bei Le Mans überraschte. Freiherr v. d. Goltz schildert jene ächt Französische Landschaft wie folgt:

Die Bodenreliefs zwischen Loir und Sarthe sind keine unbedeutenden; die relativen Höhen betragen nicht selten 250 Fuß und darüber. Dabei erinnern ihre Formen an die Bergzüge der Deutschen Mittelgebirge oder an die höchsten und steilsten Waldrücken der Mark, Pommerns und Preußens. Streckenweise nur übersieht man kleinere Plateaus, meist aber wechselvolle Berggegenden mit tief eingeschnittenen, dabei auf der Sohle breiten und äußerst wasserreichen Thälern, die sich zu den größeren Flußbetten hinabsenken. Die Ränder bieten nicht selten bizarre Gebirgsformen, hier und dort noch von alten Bergruinen gekrönt. So trägt vor Allem der Loir den vollkommenen ausgeprägten Charakter des Bergstroms. Auf der Höhe aber schieben sich vielfach isolirte Rücken und Gruppen mit schroffen Abfällen coulissenartig im bunten Gemisch vor einander, so daß das unruhige Bild der Landschaft noch mehr verwirrt wird. Viele der Berggestalten ähneln einander sehr, so daß Täuschungen und Irrthümer leicht möglich sind. Dieses Relief aber muß man sich nun mit dem dichtesten Anbau einer alten Cultur bedeckt denken. Das Land ist zum Theil von großer Fruchtbarkeit, überall aber durch die seit vielen Jahrhunderten sorgfältig fortgesetzte Bearbeitung äußerst vegetationsreich gemacht. Die felsigen Abhänge liefern ergiebige Weinberge; Weinfelder dehnen sich gleichfalls aller Orten

in weiten Strecken aus, eines der schwierigsten Hindernisse für Truppenbewegungen, da in dem tief aufgelockerten Boden, der unangenehmer zu beschreiten ist als unsere Norddeutschen Sturzäcker, zahllose kurze Stäbe für die Reben gesteckt sind. Obstplantagen, Gemüsegärten, Zier- und Nutzgesträuch theilen sich daneben mit Parkanlagen oder Waldparzellen in den vorhandenen Raum. Die Parcellirung des Bodens ist dem entsprechend; jedes der wie ein feines Mosaik ineinandergefügten Felder aber von Zäunen, Mauern, Hecken, Gräben oder Wällen, oft von mehreren dieser Einfriedigungen gleichzeitig umschlossen. Größere zusammenhängende Ortschaften sind selten; meist repräsentirt den Namen für das Auge nur eine kleine neutrale Häusergruppe, während die Masse der Wohnungen ähnlich wie in unseren Flußniederungen oder Westphalen, Schleswig-Holstein überall in die Felder und Gärten hinein zerstreut sind. Die Karte im Maßstabe von 1 : 80,000 enthält in jenen Terrainstrichen auf einem einzigen Quadratzoll oft 35 bis 40 Ortsnamen. Die Gebäude sehen freilich vielfach nur ärmlich und baufällig aus, im Durchschnitt sind sie indessen dennoch massiv, manche haben sogar große Festigkeit.

Dicht gesäet liegen dazwischen die zum Theil sehr schön und weitläufig aufgeführten Landedelsitze, von Parkanlagen umgeben. Wenn man selbst im Winter, wo das Laub fehlt, in dieses Gelände von hochgelegenen freien Punkten hineinschaut, so gewinnt man daher den Eindruck eines unentwirrbaren Meeres von Vegetation und Cultur. Zur Sommerzeit muß jegliche Uebersicht unmöglich werden. Feste Punkte, Abschnitte für die Vertheidigung, Barrieren, an denen die wenigen Hauptstraßen sich ohne Mühe und mit geringen Mitteln sperren lassen, finden sich überall. Gegen die sich von Büchsenschuß zu Büchsenschuß wiederholenden Positionen ist eine Entwickelung geordneter Streitkräfte, Ausnutzung der Kriegsmittel, welche die heutige Waffentechnik an die Hand giebt, nicht möglich; ohne Zusammenhang müssen die einzelnen Abtheilungen zwischen Hecken, Knicks, Mauern und Zäunen kämpfen, eine jede selbstständig dem allgemeinen Ziele entgegen.

Alle Straßen bis auf die großen Chausseen sind ferner tief eingeschnittene Hohlwege, die, zwischen Wallhecken dahinlaufend, auch dem zu Pferde sitzenden Manne keinen Einblick in die nächste Umgebung gestatten. Naturgemäß bilden diese Wege zu nasser Jahreszeit daneben die Wasserrinnen und vielfach gleichen sie mehr trockenen Flußbetten, als geebneten Communicationslinien, der Schnee lagert sich darin bald fußhoch ab und bleibt auch zur Frühjahrszeit noch lange über dem darunter hinabrieselnden Wasser liegen.

Treibholz im Arktischen Meere. Das massenhafte Vorkommen von Treibholz im Arktischen Meere, an den Küsten der Faröer-Inseln, von Irland, Grönland und Spitzbergen hat von jeher das lebhafteste Interesse der Reisenden und Forscher in Anspruch genommen. Die großen Vorräthe solchen Treibholzes bilden an jenen öden und baumlosen Küsten die einzige Quelle von Brenn- und Nutzholz und ermöglichen die dauernde Ansiedelung von Menschen, ja, einen gewissen Grad von Cultur unter Breitegraden, deren Temperaturverhältnisse diese sonst sehr erschweren würden. Mußte daher allein schon die Abhängigkeit menschlicher Niederlassungen von der dauernden Ausgiebigkeit dieser Holzzufuhr die Frage nach dem Ursprung dieser Hölzer wichtig erscheinen lassen, so war es um so mehr geboten, sie definitiv zur Entscheidung zu bringen, als man dadurch auch gleichzeitig über das Vorhanden-

sein constanter Meeresströmungen und wichtiger pflanzen-geographischer Probleme Aufschluß zu gewinnen mit Fug und Recht erwarten durfte. Der Deutschen Nordpol-Expedition wurde es daher als eine ihrer Aufgaben bezeichnet, dem Treibholze im Arktischen Meere Aufmerksamkeit zu schenken und gezeichnete Proben desselben an Bord zu nehmen, deren spätere Untersuchung dann zur Beantwortung jener Fragen dienen sollte. Der Untersuchung von in Folge dessen auf jener Expedition an der Ostgrönländischen Küste gesammelten 25 Treibholzproben hat sich der Professor der Botanik Dr. Gregor Kraus, früher in Erlangen, jetzt in Halle, mit eben so viel Sachkenntniß wie Genauigkeit unterzogen und ergiebt sich aus den Resultaten seiner vorzugsweise mit dem Mikroskop geführten Beobachtungen und Vergleichungen, über deren Detail wir auf die betreffende ausführliche Publication in dem Bericht über die zweite Deutsche Nordpolfahrt verweisen müssen, daß von diesen Holzproben 22 den Nadelhölzern angehören und zwar, wenn nicht alle, so doch in der ganz überwiegenden Zahl von Lärchenbäumen herrühren, während die übrigen drei Proben aus zwei Stücken Erlenholz und einem Stück Weide oder Pappel, wahrscheinlich Espenholz, bestehen. Da nun gleichzeitig alle diese Proben die charakteristischen Eigenschaften zeigen, welche dem Holze unter hohen Breitegraden erwachsener Bäume eigenthümlich sind, wie sich dies besonders an dem dichten Gefüge, den engen Jahresringen und der Schwere der Hölzer zeigt, so kann es keinem Zweifel unterliegen, daß diese Hölzer aus nordischen Wäldern stammen, und da bietet sich nun, wenn man die Waldbestände an den Grenzen des Waldgebietes auf der nördlichen Halbkugel im alten und neuen Continent ins Auge faßt, keine andere Möglichkeit, als daß diese Treibhölzer dem Waldgebiete des Asiatischen Nordens entstammen, wo in den colossalen Forsten, welche das Flußgebiet der großen Sibirischen Ströme bedecken, die Lärche untermischt mit wenigen Weichhölzern, wie Erlen und Espen, fast ausschließlich den Baumbestand ausmacht. Hiermit ist dann die ältere Ansicht erledigt, zu der man sich durch die vorwiegend bekannte Existenz des Golfstroms und das stellenweise Vorkommen tropischer Samen und Früchte zwischen dem Treibholz hatte verführen lassen, daß nämlich das Treibholz aus dem Süden durch den Golfstrom hergeführt werde; die Wirksamkeit des Polarstroms ist in ein neues Licht gesetzt und zugleich erhält die pflanzen-geographische Hypothese, zu der man durch die nähere Verwandtschaft ebenso zwischen der Sibirischen und Grönländischen, als wie zwischen der Grönländischen und der nächstliegenden Amerikanischen Flora gelangt war, daß eben jene Gebiete, Grönland, Nowaya-Semlja, Spitzbergen und Island, von dem alten Continente aus ihre Pflanzen empfangen hätten, ihre vollste Bestätigung. Im Anschlusse an diese Untersuchungen theilt Professor Kraus noch einige interessante Bestimmungen mit, welche er über das Alter hochnordischer Holzgewächse gemacht hat und welche ein ganz merkwürdig langsames Wachsthum der Weiden, Birken und Sumpfheidelbeere, dieser letzten Repräsentanten holzartiger Gewächse in jenen Breiten, constatiren. Der mittlere jährliche Zuwachs der Weide ist einige Zehntel Millimeter, der der Zwergbirke noch weniger, bei der Heidelbeere wird sehr gewöhnlich in den späteren Jahrzehnten der ganze Jahrring (radial) nur aus einem Gefäß und einer Holzzelle zusammengesetzt. Federkieldicke Exemplare jener Pflanzen variiren im Alter zwischen 50 und 100 Jahren, und was man zunächst für ganz jugendliche Individuen ansieht, erweist sich als aus uralten krüppelhaften Greisen bestehend.

(Köln. Zeit.)

Der Kehraus der Wiener Weltausstellung. Dr. Grothe, der Redacteur der Allgemeinen Deutschen polytechnischen Zeitung, schildert halb humoristisch, halb ernst die Verpackung der von der Ausstellung rückkehrenden Gegenstände. Die schrecklichste Zeit und Arbeit bei Ausstellungen, sagt er, ist das Verpacken. Mit größerer Schnelligkeit als die Installation geschieht, wird schnell der schöne Aufbau zerstört, die Objecte, die in prunkendem Gewande dastanden, wandern nicht immer sehr sorgsam behandelt in die Kisten, bald ist der Deckel darüber genagelt und verbirgt den viel bewunderten Gegenstand. Das Gerüst, von welchem herab er die neugierigen Wanderer beschaute, streckt öde und kahl seine Wände und Stellage empor. Erst jetzt sieht man, wie es gestaubt hat unter den Füßen von Millionen, erst jetzt sieht man, in welcher Schaar die Mäuse im Ausstellungspalais Wohnung nahmen und sich belustigten, Speisen anfraßen, Tuche benagten, um sich kleine Nester zu bauen und in den Kornähren und Stroh der Hülsenfrüchte sich häuslich eingerichtet hatten. Manches Stück Tuch und mancher werthvollere Gegenstand hat von den Zähnen dieser menschenscheuen, aber Menschenwerk suchenden Thiere zu leiden gehabt. Aber dies Mausewerk, wenn auch unangenehm, läßt man sich noch gefallen, denn es trifft immer nur Theile des Gegenstandes, aber das Mausewerk der zweibeinigen Herren der Schöpfung ist viel empfindlicher, und wenn man heute die Schaar der ausgestellten Collectionen betrachtet, so fehlt hier ein Stückchen und da ein Stückchen, — es ist mitgewandert, hat liebe Freunde gefunden. Sollte man nach dem Verschwinden von Objecten auf Ausstellungen den Stand der Ehrlichkeit der Ausstellungsbesucher beurtheilen, so würde leider das Urtheil nicht sehr günstig ausfallen, und doch schien jeder die Tourniquets Passirende ein ehrlicher Mensch zu sein. Der Begriff Ehrlichkeit ist in unseren Tagen durch die Börse ein so relativer geworden, daß wir am besten thun, auch über die Verluste bei Ausstellungen zu schweigen.

Ernsthafte Klage wird in dem Artikel über die Erhebung einer Manipulationsgebühr geführt, welche 50 Kreuzer vom Centner beträgt, so daß z. B. für den Krupp'schen großen Dampfhammer, der 1000 Centner wiegt, 500 Gulden zu zahlen sind.

Druckfehler-Berichtigung.

Auf Seite 585 Z. 3 v. u. ist statt »Kreises« zu lesen: »Krebses.«

Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Kayßler.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Deutsches Postarchiv.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung.

№ 21. Berlin, December. 1873.

I. Actenstücke und Aufsätze.

69. Historisch-topographisch-statistische Beschreibung der Postanstalten des Ober-Postdirections-Bezirks Leipzig.

Die Kaiserliche Ober-Postdirection in Leipzig ist seit längerer Zeit damit beschäftigt, eine Statistik aufzustellen, welche von dem Verkehrsleben, den Personalverhältnissen, den Postverbindungen und den Einnahme- ꝛc. Ergebnissen einer jeden einzelnen Postanstalt in kurzer und bündiger Form ein übersichtliches und anschauliches Bild gewähren soll. In Betreff der Postämter sind die Zusammenstellungen bereits vollendet und dem General-Postamte vorgelegt worden. Dasselbe hat dem mit der Ausführung beauftragten Beamten, Ober-Postdirectionssecretair Dittrich, in Anerkennung der Gediegenheit der Arbeit und des großen Werthes, welchen diese Notizen für die Verwaltung bieten, eine außerordentliche Remuneration von Einhundert Thalern bewilligt.

Die Uebersichten über die Verhältnisse der einzelnen Postanstalten sind für jede der letzteren in einem besonderen Heftchen in Octavformat enthalten. Zur Benutzung der Uebersichten auf Dienstreisen dient ein starker Leinwanddeckel, welcher mit Schnüren zum Einhängen der betreffenden Hefte versehen ist. Von den inneren Seiten des Deckels ist die eine zur übersichtlichen, kurzen Statistik der hauptsächlich

in Betracht kommenden Verhältnisse des ganzen Bezirks, die andere zum Einkleben einer guten Bezirkskarte benutzt.

Die Heftchen selbst haben auf 18 Seiten 8 Abtheilungen, nämlich: I. Geographische Lage des Ortes, II. Geschichtliches, III. Locales, IV. Zahl, Beschäftigung, Handels- und Gewerbthätigkeit der Bewohner, V. Verkehrsverhältnisse, VI. Personal, VII. Postverbindungen, VIII. Posthaltereiverhältnisse. Bei Bearbeitung der geschichtlichen Notizen sind nicht nur die wichtigeren politischen Daten angeführt, sondern es ist auch der industriellen Entwickelung jedes Orts und der Eigenart seines Verkehrs besondere Aufmerksamkeit zugewendet worden. Auf die darauf bezüglichen Angaben in Verbindung mit den unter Abtheilung III. enthaltenen Notizen ist insofern hauptsächlich Werth zu legen, als von ihnen auf die Gestaltung des Verkehrs und die Bedürfnisse der Correspondenten zu schließen ist. Zur besseren Veranschaulichung der Einrichtung und des Zwecks dieser Tabellen ist nachstehend die Uebersicht der in Betracht kommenden Verhältnisse bei dem Postamt in Markneukirchen abgedruckt:

Uebersicht

über die geographische Lage, die Verkehrs-, Personal- und Stationsverhältnisse, sowie der Postverbindungen bei dem Kaiserlichen Postamte in Markneukirchen.

I. Geographische Lage.

Markneukirchen, im oberen Voigtlande, liegt in rauher, waldreicher doch gedeihlicher Gebirgsgegend und breitet sich in dem anmuthigen Thale des nach Westen fließenden Schwarzwassers aus, welches letztere bei Adorf, nach der Vereinigung mit der weißen Elster, die »Elster« bildet. 4/5 Meil. von der Eisenbahnstation Adorf. Südlich der Galgenberg mit schöner Aussicht. Die richtig gehende Uhr geht gegen die Berliner Uhr 4¼ Min. nach, gegen die Leipziger Uhr ¼ Min. nach.	Königreich Sachsen. Kreisdir.-Bezirk Zwickau, Amtshauptmannschaft Plauen, Bezirksgericht Plauen, Gerichtsamt Markneukirchen.

II. Geschichtliches.

Vor ungefähr 200 Jahren brachten Lutheraner, welche ihres Glaubens wegen aus Böhmen vertrieben worden waren, die Instrumentenfabrikation mit nach Markneukirchen, die sich von hier aus über Adorf, Schöneck und die Dörfer Erlbach, Zweta rc. verbreitete und jetzt den Hauptindustriezweig der ganzen Gegend bildet.

Die Fabrikation erstreckt sich auf alle Arten von Streichinstrumenten sammt Bogen*), Guitarren, Blasinstrumente aus Holz und Mes-

*) Die ersten Fiedelbogen fertigte vor 150 Jahren Ströz aus Bayern.

sing*), Mund- und Ziehharmonicas; weitaus am werthvollsten ist aber die Saitenfabrikation**).

Diese, in welcher auch viele Frauen und Kinder thätig sind, scheidet sich in die Fabrikation von Darmsaiten, in das Ueberspinnen derselben mit leonischem Draht und in die Verfertigung von Guitarrensaiten aus Seide. Jährlich werden ungefähr 100,000 Stock Darmsaiten (à 30 Stück) in einer durchschnittlichen Länge von 1 Klafter pro Stück fertig, wozu die Schafdärme ziemlich aus aller Herren Länder kommen, die feinsten und dünnsten aus Dänemark, weil hier meist Lämmer geschlachtet werden; die stärkeren geben die tieferen Saiten oder werden mit dem Spalteisen getheilt. Der Geruch, den diese Därme von sich geben, bevor sie von den »Schleimmädeln« gereinigt, gedreht und getrocknet sind, läßt sich leichter vorstellen als aushalten. Für die Holzinstrumente kommen außer dem einheimischen Tannenholz, Ahorn — für dessen Anpflanzung die Regierung Sorge trägt — und dem Tyroler Ahorn viele außereuropäische kostbare Holzarten, Buchsbaum vom Kaukasus, Ebenholz, Grenadill-, Pernambuc- und Jacarandenholz, Mahagoni und Schlangenholz aus den Tropengegenden Afrikas und Amerikas, Rohr für die Clarinettenblätter aus Südfrankreich und Spanien, Elfenbein und Perlmutter zur Verwendung; die Fiedelbogen werden mit Pferdehaaren aus Rußland und aus den Pampas des Laplatastromes bezogen.

Zu den Metallinstrumenten liefert Auerhammer Argentan, Grünthal gewalztes Kupfer.

In der ganzen Fabrikation herrscht die strengste Arbeitstheilung, namentlich in der Geigenmacherei, wo Bogen, Griffbretter, Saitenhalter, Wirbel und Stege von lauter verschiedenen Arbeitern und meist auch an verschiedenen Orten angefertigt werden, in noch höherem Grade in der Harmonicafabrikation, bei welcher für jedes größere Stück 20 und mehr Arbeiter nöthig sind. Nur durch diese Arbeitsvertheilung ist die erstaunliche Wohlfeilheit der Voigtländischen Instrumente zu ermöglichen, welcher sie ihre Verbreitnng fast durch die ganze Welt zu danken haben. Engelhardt***) sagt: »Nach den Klängen Markneukirchener Instrumente marschiren die Regimenter aller Staaten, tanzen die Balldamen aller Erdtheile, und wie sie vielen tausend Kindern als ohrenzerreißendes Spielzeug dienen, so ist andererseits kein Concert ohne sie denkbar.«

III. Locales.

Die Postanstalt wurde errichtet am 1. Juni 1824. 1864 bestanden 2 Fahrposten nach und von Adorf bz. Oelsnitz und Plauen, sowie 1 Botenpost nach Klingenthal; bei Eröffnung der Eisenbahnlinie Reichenbach-Eger wurden 3 Fahrposten zwischen Markneukirchen und Bahnhof Adorf und am 15. October 1866 an Stelle der Botenpost nach Klingenthal eine Fahrpost eingerichtet.

Seit 1. November 1869 existiren 4 Personenposten zwischen Markneukirchen und Adorf und 2 Personenposten zwischen Markneukirchen und Klingenthal.

---

*) Isaak Eschenbach lieferte vor ungefähr 100 Jahren die ersten Blasinstrumente von Messing.

**) Vor ungefähr 140 Jahren eingeführt.

***) Vaterlandskunde, 1869.

Seit 15. Mai 1873 Postamt.

Markneukirchen ist zwar nach dem Hauptbrande am 22. April 1840, der auch die Kirche, Schule, geistlichen Gebäude und das Rathhaus traf, massiver und regelmäßiger wieder aufgebaut worden, die Bewohner haben jedoch die Nachtheile, welche ihnen jener Brand brachte, noch lange empfunden und jetzt noch hat Markneukirchen viele Schulden und daher hohe Communalabgaben.

Schöne Kirche, Schule, Gerichtsamtsgebäude und Schießhaus, terrassenförmiger Marktplatz*); Superintendentur, Sonntagsschule, Gasanstalt, Gewerbeverein.

Im Allgemeinen großer Wohlstand.

Der unterste Theil der Stadt wird der »rothe Markt« genannt, angeblich nach einer Hussitenschlacht, wobei der Bach mehr Blut als Wasser geführt habe.

Viele der Bewohner Markneukirchens sind weit, ja selbst in anderen Welttheilen gereist, der hiesige gesellschaftliche Ton zeichnet sich vor dem gewöhnlichen kleinstädtischen vortheilhaft aus.

Posthaus. Ermiethet für 110 Thlr. jährlich von der Postverwaltung.

Parterre.	I. Etage.
Diensträume: 2 Piecen mit 53 Q.-Metern Flächenraum.	Dienstwohnung des Vorstehers.

Gasthöfe. Krone.

IV. Zahl, Beschäftigung, Handels- und Gewerbthätigkeit der Bewohner.

a) Des Postorts im Jahre	1834	2330	Einwohner,
	1837	2557	»
	1840	2630	»
	1843	2714	»
	1846	2945	»
	1849	3094	»
	1852	3311	»
	1855	3436	»
	1858	3567	»
	1861	3611	»
	1864	3796	»
	1867	4001	»
	1871	4157	»
b) Des Landbestellbezirks	1871	4093	»

Zu a. Markneukirchen ist der Hauptsitz der Instrumentenfabrikation und der industriell regste Ort des oberen Voigtlandes.

Außer zwei Fabriken**) liefern etwa 750 selbstständige Arbeiter mit vielen Gehülfen und Gehülfinnen Holz- und Messinginstrumente, z. B. Geigen, Bratschen, Celli, Bässe, Guitarren, Mandolinen, Lauten, Harfen, Monochorde und Aeolsharfen, Pianoforte, Flötenwerke, Capid'astro, Harmonica, Oboen, Clarinetten,

*) Auf dem Marktplatze 1 Obelisk zur Erinnerung an die im Kriege 1870/71 Gefallenen.

**) Die eine Fabrik — namentlich für Messinginstrumente — ist mit Unterstützung des Staats erbaut worden. (Jetzt Schuster und Paulus gehörig.) Dampfbetrieb. Die zweite Fabrik gehört M. Schuster jun.

Flöten, Querpfeifen, Czakoms, Fagotte, Bassons und Serpents, Heer- und Klappentrompeten, Posaunen, Inventions- und andere Wald-, Post-, Signal- und Englische Jagdhörner, Mundharmonica, Stege, Wirbel, Griffbretter, Geigenhälse, Bogen und Frösche und hiernächst Darmsaiten, seidene Saiten und übersponnene Saiten. Circa 60 Geschäftsfirmen bewirken den von Jahr zu Jahr steigenden Absatz der Artikel nach allen Weltgegenden.

Commanditen in England und Amerika.

Reger Postverkehr. Andere Gewerbe und Oeconomie werden nur mäßig stark betrieben.

Zu b. Im Landbezirke giebt es neben den Ackerbau treibenden Bewohnern viele Instrumentenmacher. Frauen und Mädchen beschäftigen sich durch Weißstickerei, Arbeiten, welche sie durch Vermittelung sogenannter Factoren für Plauensche Geschäfte fertigen.

In Landsgemeinde und Schönlind Papiermühlen;

in Wernitzgrün, wo die Geigenwirbeldrechselei zu Hause ist, Nebenzollamt 2. Klasse;

in Erlbach — hübsche Lage, von drei Bergen umschlossen — Holz- und Messinginstrumentenmacher, zwei bedeutende Jahrmärkte, Oberförsterei.

Nach diesen Angaben folgen in Abtheilung V. statistische Zahlen über die Verkehrsverhältnisse des Orts (Portoeinnahme, Personengeld, Summa der etatsmäßigen Einnahmen, feststehender Creditvorschuß, Anzahl der Briefpostsendungen, Packet- und Geldsendungen, Vorschußsendungen, Postmandate, Postanweisungen, der im Abonnement bezogenen Zeitschriften, der Postreisenden u. s. w.) In einer besonderen Unterabtheilung ist ferner der Verkehrsverhältnisse der mit der Postanstalt combinirten Telegraphen-Station Erwähnung gethan.

Abtheilung VI. enthält das Personalverzeichniß der Postanstalt, nach den verschiedenen Dienstgraden geordnet, nebst Angabe der Dienststunden, der Servisklasse, der Lebensversicherungen seitens der Beamten und Unterbeamten, der Anzahl der Mitglieder des Sächsischen Post-Sterbekassenvereins und des Post-Spar- und Vorschußvereins.

Zum Schluß folgen die Abschnitte VII. und VIII. mit den Notizen über die Postverbindungen und die Stationsverhältnisse.

---

70. Zur Vereinfachung des Nachweises der Geldsendungen.

(Vom Herrn Postdirector C. Roewer in Neustrelitz.)

In Nr. 10 des Deutschen Postarchivs steht »ein Vorschlag zur Vereinfachung des Nachweises der abgesandten Werthsendungen« abgedruckt, welcher bezweckt, das Copiren der Karten und das Recherchiren nach dem richtigen Abgange der Sendungen auf Grund der Copie zu beseitigen.

Es ist nicht zu leugnen, daß beide Geschäfte zeitraubend und langweilig sind, und zwar um so mehr, als Manches (Gewicht, Francovermerk rc.) copirt werden muß, was dem Beamten zu dem bezeichneten Zweck nicht nöthig ist, und zu anderen

Zwecken so zu sagen nie in Betracht gezogen wird. Nicht unbeachtlich ist auch der von dem Herrn Verfasser des Aufsatzes nicht hervorgehobene Umstand, daß der abfertigende Beamte sich mit dem Abschreiben der Karten beschäftigen muß zu einer Zeit, wo seine Aufmerksamkeit und Thätigkeit, sowohl geistige als körperliche, ohnehin nach allen Seiten hin reichlich in Anspruch genommen wird, wenn er den Dienstvorschriften gerecht werden und seine eigene Sicherheit nicht aus dem Auge verlieren will.

So völlig ich aber auch die Ansicht des Herrn Verfassers über die Lästigkeit des jetzigen Verfahrens theile, so finde ich doch in seinem Vorschlag bezüglich des Absendungsnachweises nicht genügenden Ersatz für die zu beseitigende Abschrift der Karten.

Die summarische Gegenüberstellung des Zuganges und Abganges kann dem jeweiligen Expedienten freilich nach beendigter Dienstleistung das befriedigende Resultat liefern, daß er die empfangenen Sendungen abgesandt hat, und wenn die Zusammenstellung, wie dies bei den Eisenbahnbüreaus der Fall ist, nach beendeter Fahrt desselben Beamten mit Null abschließen soll, so kann auch der betreffende Beamte haftbar gemacht werden für alle Sendungen, über welche er quittirt hat. Anders stellt sich aber die Sache, wenn bei den Orts-Postanstalten durch die Zusammenstellung sich ein lagernder Bestand hindurch zieht, welcher oft in bedeutender Größe von einem Beamten auf den andern übergeht. Wenn hier nicht bei jedem Beamtenwechsel neben der Zusammenstellung auch auf die Zuschreibebücher zurückgegangen würde, möchte in vorkommenden Fällen die Ermittelung des schuldigen Beamten durch Verdunkelung leicht auf Schwierigkeiten stoßen, und könnten dabei ganz makellose Beamte in arge Mitleidenschaft gezogen werden.

Die Sache erscheint noch bedenklicher, wenn an derselben Abfertigungsstelle zwei oder mehr Beamte gleichzeitig arbeiten.

Aus dem Vorschlage geht ferner zwar nicht hervor, auf Grund welcher Vorlagen in Fällen von Reclamationen der Nachweis geführt werden soll, aber es würde das kaum anders geschehen können, als durch ein Zurückgehen auf die einzufordernden Karten. Muß man aber zugeben, daß schon in Fällen der Abstimmigkeit in der Zusammenstellung unmittelbar nach beendigter Expedition es an einem festen Anhalte mangeln würde, die Karte, in welche eine Sendung eingetragen worden, mit Sicherheit anzugeben, so wird um so mehr eingeräumt werden müssen, daß dies nach Verlauf einer längeren Zeit überhaupt nicht möglich sein würde.

In Rücksicht auf diese Ausstellungen, welche nach meinem Dafürhalten sich gegen die Zuverlässigkeit des vorgeschlagenen Verfahrens machen lassen, sei mir gestattet, einen Gegenvorschlag zu machen.

Man behalte das Copirmanual als Notizbuch bei und lasse aus demselben alles weg, was nicht zum Nachweis der Sendung unumgänglich erforderlich ist. Es würden darin also nur zu notiren sein:

1) der Bestimmungsort der Karte,
2) die Nummer der Sendung, und, wenn dieselbe von weiterher gekommen,
3) der Abgangsort.

Durch diese Notizen würde man zu jeder Zeit in den Stand gesetzt sein, den Ab- bz. Weitergang der Sendungen nachzuweisen, und die Controlirung des Abganges würde sich aus den klar unter einander gestellten Nummern sicher mit viel weniger Mühe bewerkstelligen lassen, als aus den jetzigen Copirbüchern.

In einer meinem Vorschlage ähnlichen Weise wurde bis zum Jahre 1868 im damaligen Mecklenburg-Strelitzschen Postbezirke verfahren, und es haben dabei Verlegenheiten bezüglich der Nachweisung niemals sich herausgestellt. Dort wurden nämlich die Sendungen, wie zur Zeit im Reichsgebiet, nach Aufgabenummer, Abgangs- und Bestimmungsort in die Karten getragen. Ein Abschreiben der Karten fand aber nicht statt, sondern der Abfertigungsbeamte vermerkte, so lange ihm die Zeit blieb und die Zuschreibebücher ihm zur Hand sein konnten, den Ort, wohin die Sendung kartirt worden, sofort in abgekürzter Form — z. B. NBr. I. (Neubrandenburg, erste Post), Brl. II. (Berlin, zweite Post) — hinter der betreffenden Eintragung in der letzten Spalte des Annahme- bz. Zuschreibebuches, und zwar, wenn die Sendung erst am Tage nach der Auflieferung abgesandt wurde, unter Durch- oder Unterstreichung dieses Vermerkes — z. B. Llust. (Ludwigslust am nächsten Tage). — Fing die Zeit an zu drängen, oder waren die Zuschreibebücher nicht zu seiner Verfügung, so hatte der Beamte eine Schiefertafel zur Hand, auf welcher er den Abgang notirte, wie ich ihn oben für das Notiz- (Copir-) Buch in Vorschlag gebracht habe. Nach beschaffter Abfertigung der Post, oder der in unmittelbarer Folge nach einander abgegangenen Posten, war dann diese Notirung in das Annahme- bz. Zuschreibebuch zu übertragen. War dies Geschäft besorgt, so war auch gleichzeitig die Controle ausgeführt; denn diejenigen Sendungen, welche von ihm abquittirt in den Büchern noch offen standen, mußten in dem Gewahrsam des betreffenden Beamten verblieben sein, und sein etwaiger Vertreter quittirte je nach Umständen durch specielle Zuschrift oder in den Zuschreibebüchern über den Bestand.

Im Uebrigen werden Erschwerung in der Manipulation und Irrungen nicht wenig herbeigeführt durch die bei vielen Beamten wahrnehmbare Vernachlässigung der Handschrift, um so mehr, als die von ihnen gemachten Notirungen vielfach von Unterbeamten gelesen und verstanden werden sollen. Ebenso sind willkürliche Abkürzungen geeignet, die Arbeit mehr zu erschweren, als zu erleichtern. Kürzungen, welche nicht von jedem Beamten nach einem allgemeinen Brauch oder bestimmten System, wie etwa bei der Stolzeschen Kurzschrift, selbst gebildet werden können, sondern errathen oder auswendig gelernt werden sollen, entbehren der genauen Umrahmung, ohne welche sie für den Geschäftsgebrauch verwerflich sind.

---

71. Der Pferdebedarf für Extraposten in früherer Zeit.

Vom Herrn Hofpostmeister Kormann in Dresden.

Seit der Entstehung und Ausdehnung der Eisenbahnen ist der Pferdebedarf im Extrapostdienst kein so großer mehr als in früheren Zeiten, da die Hauptverkehrsstraßen nunmehr Schienenwege haben, es kommen daher auf langen Touren große Suiten, die früher lediglich auf die Beförderung mit Extrapost angewiesen waren, gar nicht mehr vor. Wie oft hatten vormals die Postanstalten dafür Sorge zu tragen, Extrapostcolonnen hoher Herrschaften mit 100, 200 und mehr Pferden ohne wesentlichen Aufenthalt fortzuschaffen! Damals half allerdings die Gesetzgebung nach, indem alle Pferdebesitzer in den Städten sowohl wie in den Dörfern die Verpflichtung hatten, nach erfolgter Requisition der Behörden den fehlenden Pferdebedarf zu decken, wenn auch für die Pferdebesitzer dadurch Nachtheile erwuchsen. Die Bezah-

lung dieser Hülfsanspänner war deshalb keine andere als die der Posthalter, die sich dabei immer noch besser standen, weil sie am Stationsorte ihre Pferde eher zurückerhielten, als die in den umliegenden Ortschaften wohnenden Pferdebesitzer, mithin ihre Pferde zeitiger wieder verwenden konnten als jene. Obwohl die Posthalter in früherer Zeit im Allgemeinen guten Verdienst hatten, so war dies doch bei der Beförderung großer Suiten, wie wir später sehen werden, nicht immer der Fall, weil gewöhnlich mehr Pferde bereitgehalten werden mußten als wirklich gebraucht wurden und zwar in einer Zeit hauptsächlich, in welcher der Pferdebestand in Folge langwieriger Kriege ohnedies verringert worden war.

Ein Beispiel bedeutenden Pferdebedarfs im Extrapostdienst in jenen Zeiten möge eine Reise des Kaisers Napoleon's I. am 13. Juli 1807 geben.

Zur Vorbereitung dieser langen Reise von Königsberg bis Dresden ergingen per Estafette folgende Mittheilungen.

»Die Wohllöblichen Postämter und Poststationen auf der Tour von Königsberg über Marienburg, Marienwerder, Neuenburg, Schwetz, Bromberg, Barczyn, Gnesen, Posen, Glogau ꝛc. bis Dresden werden hierdurch benachrichtigt, daß Seine Majestät der Kaiser und König nicht eher als morgen den 13. dieses oder in der Nacht ihre Reise von hier nach Dresden antreten werden und sollen sie durch eine Estafette zwei Stunden vor deren Abreise davon benachrichtigt werden.

Es sind zum Dienst Sr. Majestät des Kaisers 200 Pferde erforderlich, die sie in unfehlbarer Bereitschaft halten werden. Zugleich wird Wohldenenselben anliegend eine Ordre des Herrn General-Postinspectors Boudin übermacht, die dieselben den auf den Relais von Brandenburg bis Dresden excl. stationirten Gensd'armes zur Durchsicht und genauer Befolgung vorzeigen werden.

Die Estafettenkosten sollen vom Surplus der Einnahme im Dienst Sr. Majestät des Kaisers bestritten werden.

Königsberg, den 12. Juli 1807.

Balde,
Königlicher Postsecretair.

Ordre *)

Boudin, Inspecteur Général des Postes de France et Commissaire Général chargé du Service de S. M. l'Empereur et Roi de l'Armée,

a Messieurs les Gend'armes en stations dans les differens relais de Kenisberg a Dresde:

Je vous previens, Messieurs et vous voudrez bien prévenir les Maitres de Poste a fur et a mesure, que la presente vous sera presentée par l'estaffette, que Sa Majesté l'empereur et roi ne partira point cette nuit de Kenisberg ainsi qu'il l'avoit d'abord decidé, il ne partira que demain, treize dans la journée ou dans le courant de la nuit, vous serez averti au moins deux heures d'avance. Mettez en reserve deux attellages de huit chevaux chacun et quinze attellages de six chevaux egalement chacun, plus dix bidets; en tout Cent seize chevaux. Ce nombre suffira pour le cortege de l'empereur, mais il faudra en outre soixante quinze a quatre vingt chevaux

*) Nach dem Originale ohne Berichtigung der Schreibweise.

pour les voitures qui précéderont ou suivront le cortege de sorte que vous devez pourvoir de deux cent chevaux au moins; entendez vous a tel egard avec les Maitres de Poste et les autorités locales et veillez a ce qae le service ne puisse etre entravé faute de chevaux.

J'ai l'honneur de vous presenter mes tres humbles civilités.

Boudin.

L'estaffette sera paiiée par moi aux Maitres de Poste avec le service de Sa Majesté.

Die Sorge für die richtige Beschaffung der vielen Pferde, für die Eintheilung der Hülfspferde in Sechsgespanne, für die Anweisung der Hülfsanspänner zur schnellsten Einspannung in die ihnen vorher der Nummer nach angewiesenen Wagen bei der Ankunft auf der Station, war innerhalb des Sächsischen Gebietes außer den Postbeamten und den Gendarmen auch noch höheren Staatsbeamten übertragen, welche die Oberaufsicht zu führen, die nöthigen Requisitionen sofort zu erlassen und denselben den gehörigen Nachdruck zu geben hatten.

Einer dieser Letzteren, der Geheime Rath Freiherr v. Manteuffel, welcher in Waldau stationirt war, erließ schon am 14. Juli 1807 wegen des vermehrten Pferdebedarfs folgende Benachrichtigung an die Postanstalten bis Dresden:

»Andurch werden sämmtliche Stationen auf dem Course von hier nach Dresden benachrichtigt, daß außer den Pferden für Se. Majestät den Kaiser, noch 60 Pferde für Se. Kaiserl. Hoheit den Prinzen Jérome hier in Waldau bestellt worden sind. Da zu vermuthen, daß Höchste dieselben ebenfalls die Tour nach Dresden nehmen, so haben sich die Postmeister darauf gefaßt zu machen. Jedoch sind in Ansehung dieser 60 Pferde keine Relais zwischen den Stationen bestellt.«

Jetzt waren also von Waldau ab auf jeder Station schon 260 Pferde erforderlich, es mußten jedoch noch mehr beschafft werden, weil der König von Sachsen dem Kaiser bis Bautzen entgegenfuhr. Am 16. Juli Mittags 12 Uhr waren in Folge dessen aber nicht nur weitere vier Sechsspänner und vier Reitpferde zu stellen, sondern am nämlichen Tage erließ der schon genannte Freiherr v. Manteuffel auch noch folgende Aufforderung:

»Da nach der Beilage noch 4 sechsspännige Züge mehr als der Inspecteur des postes bestellt hat, gebraucht werden, auch noch 50 bis 70 Pferde zur Reserve bereit seyn sollen, so werden die Relais und Stationen andurch davon avertirt. Die würkliche Ankunft Sr. Majestät ist noch nicht ganz bestimmt anzugeben, die Pferde und Leute dürfen also bey schwerer Verantwortung die ihnen angewiesenen Plätze nicht verlassen, sondern müssen in der anbefohlenen Ordnung stehen bleiben, damit sie sogleich nach der Ankunft augenblicklich anspannen können.« Waldau, den 16. July 1807.

Frhr. v. Manteuffel.

Nach dieser Mittheilung mußten nunmehr zur Beförderung des Kaisers Napoleon I. und des Prinzen Jerome 354 Pferde und von Bautzen ab wegen des Hinzukommens des Königs von Sachsen bis Dresden 382 Pferde gleichzeitig gestellt werden. Das war gewiß eine große Aufgabe in einer Zeit, in welcher die fortwährenden Kriege den Pferdebestand ohnedies verringert hatten.

Ueber den Verlauf dieser großartigen Extrapost-Beförderung ist in den Acten nichts zu finden, wohl aber liegt noch eine Berechnung der Kosten für den Kaiserlichen Dienst von Waldau bis Dresden vor, aus welcher hervorgeht, daß, obwohl

meistens Sechsgespanne bestellt worden waren, doch viele Wagen nach vierspänniger Beförderung bezahlt und dabei die Ducaten mit 3 Thlr. 5 Sgr. gerechnet wurden. Die Berechnung lautet:

Etat des voitures attaché au Service de S. M. l'Empereur et Roi par les chevaux de Poste de S. M. le Roi de Saxe; de Waldau a Dresde, distance de 16 Milles.

Service personel	Postillons	Chevaux
1 Berline de S. M. l'Empereur et Roi	3	8
1 Caleche de S. M. l'Empereur	2	6
1 » de S. E. le Grd. Ecuyer	2	6
1 » des Géneraux aide de Camp	1	4
1 » de Mr. le General Lebrun	1	4
1 » de Mr. Meuneval Secr. intime	1	4
Service de la Suite		
1 » de S. E. le Grd. Ecuyer Mr. Feiix	1	4
1 » Mr. Pelard valet de chambre	1	4
1 » Mr. Rouff maitre d'hotel	1	4
1 » Mr. Ivan Chirurgien de. S. M.	1	4
1 Britzcke Mr. Guenebault	1	4
1 » de la Suite	1	4
1 » du Grd. Marechal	1	4
1 Pourvoyeuse Mrs. Gerard Maître d'hotel	2	6
1 » Mrs. Collin	2	6
1 Caleche de la chambre	1	4
2 » du Commissariat des Postes	2	6
4 » d'Insp. et Couriers extraord.	4	16
Bidets	—	10
	28	108
Il est dû en outre de Reichenbach a Dresde distance de 13 milles		
1 Berline Mr. Leclerc Maitre d'hotel	2	6
	30	114

Borderau des Sommes à Payer a l'adm. des Postes du Royaume de Saxe

10 Post. Employé pour le Service personnel de S. M. aux six per voitures de Waldau a Dresde, distance de 16 milles a 12 gr. chaque postillon par mille	80 Thlr. — Gr.
18 Postillons, Employés pour le service de la Suite de S. M. aux 16 dernieres voitures pendant la même distance de 16 milles a Six gros par Postillon par mille	72 » — »
188 Chevaux, Employés par 22 voitures formant le Service de Sa Majesté de Waldau a Dresde distance de 16 milles a 12 gr. par cheval pr. mille	864 » — »
	1016 Thlr. — Gr.

Transport.....	1016 Thlr.	— Gr.

Supplement.

6 Chevaux pour la Berline de Mr. Leclerc maitre d'hotel de S. M. depuis Reichenbach jusqu'a Dresde, distance de treize milles a 12 gr. chaqun..................................	39	»	— »
Les guides de Postillons ont été payés par la dit Mr. Leclerc aux differens Postillons qui l'ont conduit.			
	1055 Thlr.		— Gr.
329 Ducats à 3 Thlr. 5 Gr. chaqun =	1055	»	13 »
à rendre 13 Gr.			

Man sieht, der Herr General-Postinspecteur Boudin rechnete sehr scharf, von der Bezahlung der Reservepferde wie des Wartegeldes war keine Rede. Dies zeigte sich auch bei der am 20. Juli 1807 erfolgten Weiterreise des Kaisers Napoleon I., bei welcher bis Meißen wieder 121 Pferde gebraucht wurden, von denen aber 8 Pferde mit 3 Postillonen deshalb nicht bezahlt wurden, weil der Kaiser bis Meißen mit im Wagen des Königs von Sachsen gefahren war. Der Posthalter in Dresden klagt ferner darüber, daß auf dem Relais Zitzschewig (zwischen Dresden und Meißen) die dreispännigen Wagen 4- und 6spännig, die vierspännigen Wagen aber 6- und 8spännig gefahren worden seien ohne Bezahlung der Mehrbespannung. Der Posthalter hatte deshalb noch eine Rechnung im Betrage von 88 Thlrn. 18. Gr. eingereicht, ob die Bezahlung aber erfolgt ist, darüber schweigen die Acten, dagegen findet sich die Erklärung des General-Postinspecteurs Boudin, daß Relais- und Wartegeld nicht bezahlt werde.

Dieselben Klagen wiederholten sich bei einer späteren Reise des Kaisers Napoleon I. (im Jahre 1812), fanden aber ebenfalls kein Gehör, obgleich die Königlich Sächsische Regierung sich für die vollständige Bezahlung der Posthalter verwendet hatte.

---

72. Skizzen aus Westphalen.

Vom Herrn Postsecretair Seitz in Nordhausen.

Die Preußische Provinz Westphalen hat 370 Quadratmeilen Flächengehalt mit ungefähr $1\frac{1}{2}$ Millionen Einwohnern. Hiervon entfallen auf den Regierungs-Bezirk:

Münster.....	132	Quadratmeilen	mit 440,000	Einwohnern,
Minden.....	96	»	» 470,000	»
Arnsberg...	140	»	» 670,000	»

Den Ober-Postdirections-Bezirk Münster bilden die Regierungs-Bezirke Minden und Münster, sowie die Fürstenthümer Lippe und Schaumburg-Lippe; der Ober-Postdirections-Bezirk Arnsberg dagegen umfaßt den Regierungs-Bezirk gleichen Namens.

Westphalen ist sonach ihrem Flächeninhalte nach die kleinste Preußische Provinz, ihrer Einwohnerzahl nach überflügelt sie die Provinzen Posen und Pommern.

Im Westen grenzt Westphalen an die Rheinprovinz und das Königreich der Niederlande, im Norden an die Provinz Hannover, im Osten an die Lippeschen Fürstenthümer, an Braunschweig, Waldeck, das Großherzogthum Hessen und an die Provinzen Hannover und Hessen, im Süden endlich an die Provinz Hessen-Nassau. Der am südlichsten gelegene Regierungs-Bezirk Arnsberg ist der von Gebirgen am meisten durchzogene; die höchsten Erhebungen dieser Gebirge liegen auf der östlichen Seite des Bezirks. Die Flüsse und Flüßchen, welche wie die Eder auf den östlichen Abhängen dieser Gebirge entspringen, verlassen bald das Westphälische Gebiet und sammeln sich zum Flußgebiete der Weser.

Diejenigen Gewässer dagegen, welche auf den westlichen Abdachungen dieses Gebirges — Rothlagergebirges — ihre Quellen haben, einen sich in den reizenden Westphälischen Thälern und eilen dem alten Deutschen Rheine zu. Die aus den Gewässern entstandenen nennenswerthen Flüsse sind Lahn, Sieg, und von dem nördlichen Eckpfeiler des Rothlagergebirges, dem hohen Astenberge, kommend, Ruhr und Lenne.

Der hohe Astenberg ist der Riese der Westphälischen Berge; sein Gipfel, ein Hochplateau bildend, liegt 2700′ über dem Spiegel des Meeres.

Das Plateau des Gipfels, eine Stunde im Durchmesser haltend, bietet außer einer öden, moorigen Fläche eine entzückende Rundschau.

Auf dieser höchsten Stelle der Westphälischen Erde hatte das Vehmgericht einen Freistuhl errichtet, dessen Stelle noch vor Kurzem durch sieben Ahornbäume bezeichnet war.

Von dieser Höhe schweift der Blick des Beschauers im Norden und Osten über unendliche Wälder, in welche die Bruchhäuser Steine von Titanenhand geschleudert zu sein scheinen; im Westen erblickt ein scharfes Auge das Siebengebirge bei Bonn und den Silberstreifen des Rheins; im Süden überschaut man das Siegerland und die Nassauischen Lande bis in die ferne Mainebene mit Frankfurt.

Die Flüsse Westphalens sind die Ruhr mit der Lenne, die Lippe, die Ems und die Weser.

Die Ruhr, in drei starken Quellen auf dem hohen Astenberg entspringend, stürzt gleich einem wilden Gießbach durch enge Schluchten zuerst in nördlicher Richtung. Bei dem Dorfe Bruchhausen eilt sie an den Bruchhäuser Steinen vorüber, von denen der Feldstein, das umliegende Gebirge noch um einige hundert Fuß überragend, einen zauberisch schönen Blick über den Hellweg und die Lippe hinaus bietet.

Bei den Orten Olsberg und Bigge wird der Lauf der Ruhr ruhiger. Von Felsen nicht mehr eingeengt, führt sie in einem freundlichen Thale durch saftige Wiesen und blühende Gärten den Wanderer an dem reizend gelegenen Ostwig vorüber, nach Velmede, über welchem sich die ersten der im Ruhr- und Lennegebiet häufigeren Stalaktiten-Bildungen im sogenannten »Hollenloch«, einer in unmittelbarster Nähe von Velmede befindlichen Höhle, zeigen. In dieser Höhle soll der Sage nach in grauer Vorzeit die weise Frau des altdeutschen Gaues ihr Wesen getrieben haben. In einem durch Abwechslung von Laub- und Nadelwäldern das Auge erquickenden Thale, an den Burgruinen Eversberg und Leer vorüber, fließt die Ruhr an dem alten Kloster Rumbeck vorbei nach der Regierungs-Hauptstadt Arnsberg. Dieselbe liegt auf einem sich weit nach dem Süden erstreckenden Landrücken, welcher in einem weiten Bogen von der Ruhr umflossen ist. Auf dem steilen Berge über der Stadt erheben sich die Ruinen des alten Arnsberger Schlosses, auf welchem das Geschlecht der Grafen von Arnsberg gehaust hat, bis im siebenjährigen Kriege feindliche Geschosse die starke Feste brachen.

Weiter abwärts bis an die Ruhr hinab zieht sich die Stadt; manche Gärten und Terrassen bieten prächtige Blicke auf das Ruhrthal. Nach der entgegengesetzten Seite zu, ebenfalls zum Flusse sich abdachend, bekleidet ein prachtvoller Wald den Abhang des Schloßberges, er wird das Eichholz genannt und gewährt, parkähnlich angelegt und gehalten, den Bewohnern der Stadt willkommene Spaziergänge.

Von Arnsberg aus, immer durch landschaftlich schöne Ufer führt die Ruhr über Hösten und Neheim nach Hohensyburg, wo dieselbe, nachdem sie vorher die Hönne aufgenommen, sich mit der Lenne, welche wie die Ruhr an blühenden Städten und Dörfern und denkwürdigen Burgruinen*) vorbei, ihren Weg durch liebliche Thäler genommen hat, vereinigt.

Die Ruine der Hohensyburg erhebt sich auf einem steilen, einige hundert Fuß hohen Felsabhange unmittelbar über der Stelle, wo Ruhr und Lenne zusammenfließen, im Herzen und am schönsten Punkte des ganzen Westphälischen Landes. Die Burg ist von dem Sachsen-Herzog Wittekind gegen den Kaiser Carl und seine Franken erbaut worden, die Kaiserlichen Völker stürmten jedoch dieselbe, und der Kaiser, welcher die leibeigenen Leute des Sachsenherzogs frei gab, legte den Ort Reichshofen an. Zum Schutze dieses Orts wurde die Burg restaurirt, gerieth jedoch im Laufe der Zeit in die Hände eines Rittergeschlechts, welches vom Stegreif lebte und im Jahre 1287, als Graf Eberhard von der Mark die Burg mit stürmender Hand nahm, eine traurige Endschaft erreichte.

Wenn jetzt die Ruinen der Hohensyburg im Staube liegen und dem einsamen Besucher ein Zeugniß von der Vergänglichkeit irdischer Macht ablegen, so steht unmittelbar neben den Ruinen, nur durch eine schmale Schlucht von denselben getrennt, ein Denkmal belohnter Bürgertugend, ein mehr als hundert Fuß hoher, aus dem festesten Gestein erbauter Thurm, durch welchen das Andenken des »alten Vinke« geehrt werden soll, des hochverdienten langjährigen Ober-Präsidenten der Provinz Westphalen, dessen volksthümliche und kernige Persönlichkeit noch gegenwärtig in den weitesten Kreisen bekannt und gefeiert ist.

Von einem Gemache im oberen Theile des Thurmes ist die ohnehin schon prächtige Aussicht eine bedeutend erweiterte geworden und wahrhaft entzückend. Durch die saftigsten Wiesen und an bewaldeten Höhen vorüber fließt die Ruhr nach Herdecke, unweit dessen sie die Vollme aufnimmt; von hier aus ist dem Beschauer ein lohnender Blick auf Hagen mit der Enneperstraße geöffnet. Weiter geht es an Wetter vorbei; von steiler Höhe grüßen auf der anderen, linken Seite der Ruhr die Ruinen von Volmarstein, an Witten vorbei geht die Bahn, von freundlichen Hügeln winkt Blankenstein in das blühende, lachende, von Viehheerden durchzogene Thal, wir erreichen Hattingen, dann Steele, wo die Ruhr den Westphälischen Boden verläßt und im Regierungs-Bezirk Düsseldorf, Mühlheim und Essen berührend, bei Ruhrort in den Rhein fällt.

Wie das Ruhrthal mit landschaftlichen Reizen ausgestattet, zählt Westphalen der lieblichen Flußthäler noch viele. Wenn die Berge auch nicht die grotesken, gewaltigen Formen der Harzriesen zeigen, wenn auch die Thäler in Bezug auf pittoreske Gestaltungen hinter dem Bodethale zurückstehen, so sind doch die Westphälischen Gebirgslandschaften von jener zartgegliederten Schönheit, die durch ihre Details dem Auge genügt und der Seele Frieden giebt.

---

*) Werdohl, Altena, Schloß Altena 2c.

Auf den gemüthvollen Beschauer üben diese Landschaften einen fast heiligen Zauber, den der unentweihten Kindheit, aus.

Riehl behauptet in einem seiner letzten Aufsätze, daß die landschaftliche Schönheit des Rheingaues durch die den Fluß einschnürenden Eisenbahnen und die großen Dampfschiffe beeinträchtigt sei. Der Volkswirth, — so ungefähr sagt Riehl — der im Geiste sofort berechnet, wieviel Tausende von Menschen auf diesen Eisenbahnen ihren Zielen zugeführt werden, welche Lasten in den riesigen Lastschiffen auf dem Rücken des Stromes dahingleiten, ist durch dieses Bild gehoben, der Tourist hingegen, wenn er die unentweihte, ursprüngliche Schönheit sucht, wird sich von demselben abwenden.

Diesen Touristen empfiehlt Riehl das Ruhr- und Lenne-Thal, sowie die Weser-Landschaften; er hat hier vollkommen Recht, denn wer sie einmal durchwandert hat die Thäler der Ruhr, der Lenne, der Vollme und der Hönne, wer einmal die Weser von Münden bis Minden befahren hat, der wird dieser Tage gedenken sein Leben lang.

Wem diese Zeilen ein Interesse für das Land »der rothen Erde« eingeflößt haben, dem sei »das romantische Westfalen« von Lewin Schücking und Ferdinand Freiligrath dringend empfohlen.

Von Ederkopf aus nach Süden in das Siegerland hinein, in das Flußgebiet der Lahn und der Sieg sendet das Rothlager-Gebirge Ausläufer, welche sich an den Westerwald, der zum Rhein hinabreicht, ansetzen. Die östlichen Abhänge des Rothlager-Gebirges, welche den Lauf der Ruhr und der Lenne begleiten und das Sauerland bilden, führen den Namen »Egge-Gebirge«. In der Gegend von Altena und Werdohl erreichen sie noch einige Male eine nicht unbeträchtliche Höhe, sie setzen sich dann über die Grenzen der Provinz hinaus fort und verlaufen endlich in den »Bergischen Höhen«.

Nach Norden zu dacht sich das Gebirge in den »Arnsberger Wald« und den »Haarstrang« ab und tritt mit seinem Fuße in die fruchtbaren Ebenen des Hellwegs und der Soester Börde.

Einen ungleich reizloseren Lauf als die Ruhr und Lenne zeigen die Lippe und die Ems.

Die Lippe fließt, nachdem sie die Pader bei Alme aufgenommen hat, in flachen Ufern an den Städten Lippstadt, Hamm und Lünen vorbei, berührt Cappenberg, ein Besitzthum des Freiherrn v. Stein, auf welchem dieser seinen großen Geist ausgehaucht hat, und ergießt sich nach einem Laufe von dreißig Meilen Länge bei Wesel in den Rhein. Einen noch traurigeren Anblick gewähren die landschaftlichen Bilder der Ems. Aus den Sümpfen an der Grenze des Fürstenthums Lippe bilden sich zahllose Bäche; der stärkste derselben, die Ems, nimmt die übrigen auf, schleicht über Rheda ins Münsterland, wo ihr von verschiedenen Seiten Bäche desselben Ursprungs zufließen — Wese und Aa —; sie fließt dann an Emsdetten vorüber nach Rheine, wo sie in die Provinz Hannover eintritt und sich, nachdem sie die Städte Lingen und Emden berührt und noch mehrere Zuflüsse aufgenommen hat, demnächst in den Dollart ergießt.

Die Regierungs-Bezirke Münster und Minden haben im Allgemeinen eine ebene Erdoberfläche. In der Nähe von Paderborn jedoch zeigen sich einige waldige Höhenzüge, welche noch zum Teutoburger Walde gerechnet werden — Detmold mit den Externsteinen —. Bei Vlotho treten die Weser-Gebirge noch einmal in den Regierungs-Bezirk Minden ein; der letzte Ausläufer derselben, der Jacobsberg, bildet

mit dem auf dem linken Ufer der Weser liegenden Wittekindsberge die Weserscharte, welche in weiteren Kreisen den Namen Porta westfalica führt.

Was den Nutzungswerth des Bodens für den Landbau betrifft, so ist derselbe nicht allzu bedeutend.

Der Regierungs-Bezirk Arnsberg mit Ausnahme der Soester Börde, welche sich den ergiebigsten Gegenden Deutschlands an die Seite stellen kann, besteht zum größten Theile aus wenig fruchtbaren Gebirgsgegenden; in seinen Flußthälern wächst kein Wein wie in den Rheinthälern. Von den Ebenen des Münsterschen und Mindenschen Regierungs-Bezirks ist ein gutes Theil Moor, Haide und steriles Land, so daß der Ackerbau in Westphalen im Allgemeinen nur bescheidene Resultate liefert.

Wohl blüht die Viehzucht auf den Wiesen des Sauerlandes und im Siegerlande, aber der Reichthum des Landes, insbesondere des Regierungs-Bezirks Arnsbergs, ruht in der Erde, in seinen Erzen und Kohlen.

Gold, das edelste Metall, ist in den Bergen Westphalens nicht zu finden, wohl aber betrug die Ausbeute an Silber in den Bleigruben des Siegerlandes im Jahre 1872 3600 Pfd. im Werthe von ungefähr 100,000 Thlrn., die Nebenproducte bei der Gewinnung des Silbers aus den Bleierzen repräsentiren außerdem einen Werth von circa 14,600 Thlrn.

Die Haupt-Fundstätte für Metalle ist das Siegerland. Nach zuverlässigen Quellen bestanden hier im Jahre 1872 240 Bergwerks-Unternehmungen, welche ein Arbeiterpersonal von 5334 Mann mit 9139 Familiengliedern ernährten. Diese Bergwerke haben im Jahre 1872 gefördert:

an Eisenerzen .	6,957,655	Ctr. im Werthe von	2,364,434	Thlrn.,
» Bleierzen ..	62,746	» »	230,961	»
» Kupfererzen	75,886	» »	59,349	»
» Fahlerzen .	11,488	» »	41,500	»
Sa.	7,107,775	Ctr. im Gesammtwerthe von	2,696,244	Thlrn.

Kobalt und Antimonium werden nur in geringeren Quantitäten gefunden.

Von diesen Schätzen der Erde wurden innerhalb des Kreises Siegen in 14 Hochöfen, 42 Walzwerken, 8 Eisengießereien, 4 Metallhütten ꝛc. durch ungefähr 3000 Arbeiter ein bedeutender Theil zu industriellen Zwecken weiter verarbeitet, so daß der Geldwerth der im Kreise Siegen im Jahre 1872 erzeugten Metallprodukte — Stabeisen, Blech ꝛc. — 10,524,933 Thlr. betragen hat. Da hier vom Kreise Siegen die Rede ist, so sei noch erwähnt, daß von den 70 zum Theil bedeutenden Gerbereien desselben im vorigen Jahre 40,000 Ctr. Sohlleder im Werthe von 2,000,000 Thlrn. erzeugt sind.

Ein bedeutender Theil des im Siegenschen gewonnenen Erzes, vorzüglich des Eisens, findet durch die Ruhr-Sieg-Bahn seinen Weg in das Märkische Land,

»wo der Märker Eisen reckt«,

um hier von den Menschen mit Hülfe der Steinkohle, welche in den Kohlenrevieren von Dortmund, Bochum, Hagen und Witten gefördert wird, ihren Zwecken entsprechend geformt und verarbeitet zu werden.

Auf Eisen und Kohle beruht ja die Großindustrie Westphalens, welche dieser Provinz in der Reihe der continentalen Industrieländer mit Belgien wohl den ersten Platz sichert.

Es ist dem Verfasser leider nicht möglich, durch genaue Data die Production des gesammten industriellen Westphalens in Zahlen zum Ausdruck zu bringen, da es nicht gelungen ist, das hierzu nöthige ausgiebige Material zu beschaffen. Nichtsdestoweniger sind die zu Gebote stehenden unvollständigen Nachrichten so interessant, daß sie hier einen Platz finden mögen.

Im Bezirke der Handelskammer in Bochum wurden im Jahre 1872 auf 95 Kohlenzechen durch ein Personal von 23,000 Mann 23,000,000 Tonnen oder 92,000,000 Ctr. Steinkohlen und durch 544 Bergleute 180,000 Tonnen oder 720,000 Ctr. Eisenstein gefördert.

Diesem Reichthum an Rohmaterial und Kohle entsprechen die umfangreichen Fabrikanlagen und ihre Erzeugnisse.

Nach amtlichen Quellen beschäftigte der Bochumer Verein für Bergbau und Gußstahlfabrikation im Jahre 1871 3800 Arbeiter und producirte auf seinen Werken 35,000,000 Kilo Stahlblöcke im Werthe von 3½ Millionen Thalern.

Die Betriebskraft dieser Werke wird durch 102 Dampfmaschinen mit 6000 Pferdekräften erzeugt; die Kessel dieser Dampfmaschinen verbrauchen an Heizung durchschnittlich 15,000 Ctr. Kohlen pro Tag. Die Henrichshütte bei Hattingen verarbeitete nach ebenfalls amtlichen Berichten im Jahre 1871 über 1,300,000 Centner Roheisen und producirte außer bedeutenden Quantitäten Stabeisen, Eisenblech ꝛc. 460,000 Ctr. Eisenbahnschienen; das Walzwerk von Funke, Grillo u. Co. in Gelsenkirchen erzeugte in demselben Zeitraume 1,700,000 Ctr. an Fabrikaten und auf der Steinhäuser Hütte in Witten waren zu derselben Zeit 34 Puddel- und Schweißöfen im Betrieb. An diese großen Werke, zu denen unter Anderem auch noch die Gußstahlfabrik von Berger u. Co. in Witten gehört, reiht sich eine nicht unbedeutende Anzahl kleinerer Werke, von denen verschiedene mehr als hundert Arbeiter beschäftigen.

Aehnlich wie im Bezirke der Handelskammer Bochum gestalten sich die Verhältnisse in Hagen mit seinen Umgebungen Haspe, Harkorten und in Dortmund mit dem nahegelegenen Hörde.

An die geschilderte Massenproduction von Stabeisen, Walzeisen, Gußstahl ꝛc. lehnt sich eine lebhafte Fabrikation von Eisen- und Stahlwaaren, die selbst in die kleinsten und entlegensten Orte des Märkischen Landes einen gewissen Wohlstand trägt. Die Enneperstraße fabrizirt Sensen, Altena erzeugt Ketten, Sprungfedern, Draht und Silberwaaren, Herdecke Messingarbeiten. Iserlohn und Lüdenscheid sind Hauptfabrikplätze für Quincailleriewaaren, Nähnadeln, Fingerhüte, Metallknöpfe u. a. m.

Einen Begriff von den weitreichenden Verbindungen dieser Fabrikorte erhält man, wenn man bedenkt, daß vor einigen Jahren, als die Verwickelungen zwischen Spanien und Chili den politischen Horizont trübten, die Tagespresse betonte, daß einige Millionen Capital der genannten Plätze bei diesen Wirren in Mitleidenschaft gezogen seien.

Der Handelskammerbezirk Altena-Lüdenscheid hat im Jahre 1872 als besonders nennenswerth folgende Fabrikate geliefert:

an Draht 260,000 Ctr. im Werthe von			2,100,000	Thlr.,
» Ketten, Drahtnägeln, Stiften und Sprungfedern ..			120,000	Ctr.,
» Drahtgeflechten	9,000	Ctr. für	130,000	Thlr.,
» Nieten	21,000	» »	260,000	»
» Sensen	5,000	» »	150,000	»
» Schrauben, Huthaken und ähnlichen Kleinigkeiten	30,000	» »	320,000	»
» Fensterbeschlägen	14,000	» »	175,000	»
» Nähnadeln	850	» »	115,000	»
» Fingerhüten	500	» »	135,000	»

Das Städtchen Halver producirte als Specialität 59,650 Stück Waagebalken im Werthe von 47,700 Thlr. Leicht ist es den Bewohnern des industriellen Westphalens nicht gemacht worden; der allgemeine Wohlstand, welcher in den Fabrikgegenden herrscht, ist ein Product der ernsthaftesten Arbeit. Dieser Wohlstand wächst wie die Bevölkerung von Jahr zu Jahr; es ist nachgewiesen, daß Dortmund — vielleicht mit Ausnahme von Essen mit den Kruppschen Werken — diejenige Stadt ist, welche auf dem Continent in den letzten Jahrzehnten am schnellsten emporgeblüht ist, sie zählt jetzt über 44,000 Einwohner, während im Jahre 1806 nur ungefähr 7000 Menschen in ihren Mauern wohnten. Es muß hierbei noch besonders bemerkt werden, daß ein Arbeiterproletariat in dem Sinne, wie man es in England, Belgien und auch in Frankreich kennt, in Westphalen nicht zu finden ist; hat doch auch die Socialdemokratie für ihre Umtriebe dort keinen ergiebigen Boden finden können.

Der Aufschwung der Fabriken steht in genauer Wechselwirkung mit dem Wachsthum der Transportanstalten für Massengüter, der Eisenbahnen. Diejenige Eisenbahn, welche den Binnenverkehr der durch Industrie blühenden Theile Westphalens vermittelt, ist die Bergisch-Märkische, während die Cöln-Mindener Eisenbahn, obschon die Provinz durchschneidend, den Fabrikdistrict bei Dortmund nur berührt.

Aehnlich wie die Eisenindustrie hat auch die Bergisch-Märkische Eisenbahn einen Staunen erregenden Fortgang genommen. Aus den kleinsten Anfängen, der Strecke Dortmund-Elberfeld, ist die Bahn bezüglich ihrer Ausdehnung so gewachsen, daß die Länge ihrer Bahnstrecken, welche das industrielle Westphalen und die angrenzenden Theile des Rheinlands durchziehen und aus den Fabrikdistricten hinaus die Producte des Gewerbfleißes bis Siegen, Düsseldorf, Cöln, Hamm, Dortmund und Gerstungen bringen, 125 Meilen beträgt.

Die Länge der Geleise auf diesen Strecken beträgt 265 Meilen.

Die Eisenbahngesellschaft vermittelt den Verkehr durch:

544 Locomotiven,
500 Personenwagen mit 25,000 Sitzplätzen,
170 Gepäckwagen,
2,000 bedeckte Güterwagen mit 400,000 Ctr. Tragfähigkeit,
13,110 offene Güterwagen mit 2,500,000 Ctr. Tragfähigkeit.

Auf den Bahnstrecken haben im Jahre 1872 250,000 Züge, also täglich ca. 670 Züge, coursirt, welche zusammen 1,500,000 Meilen zurückgelegt haben; von der Station Witten sind nach amtlichen Quellen täglich 94 Züge expedirt.

Die Zahl der beförderten Personen betrug im Jahre 1872 12,000,000, für welche 3,231,000 Thlr. Personengeld erhoben worden sind. An Gütern

wurden 20,000,000 Ctr. gegen eine Frachtgebühr von 11,131,191 Thlr. befördert.

Bei diesen Ergebnissen muß noch in Erwägung gezogen werden, daß der Verkehr der Ruhrbahn, welche das Sauerland durchschneidet, erst im Entstehen und noch keineswegs ausgebildet ist.

Das Sauerland ist reich an Brüchen, in denen Sandstein, Kalk und Schiefer gewonnen werden. Für diese Baumaterialien ist durch die neue Ruhrbahn eine günstige Ausfuhrgelegenheit eröffnet, so daß das Sauerland entschieden einer guten Zukunft entgegengeht. Wenn erst die bedeutenden Lager an den bezeichneten Gegenständen, welche es birgt, in ihrem ganzen Werthe von sachkundiger Seite gewürdigt sind, so werden auch die Kapitalisten nicht fehlen, welche durch Anlegung neuer Eisenstraßen und industrielle Unternehmungen den Reichthum des Landes immer mehr erschließen. In den ebenen Gegenden des Arnsberger und Mindener Regierungsbezirks werden bedeutende Quantitäten Salz — ca. 200,000 Ctr. jährlich — auf den Salinen in Salzkotten, Westernkotten, Sassendorf, Werl und Königsborn gewonnen.

Es darf jedoch nicht verhehlt werden, daß die Salinen, obschon bei denselben Bäder und theilweise chemische Fabriken angelegt sind, in ihren Erträgnissen zurückgehen.

Westphalen ist überhaupt nicht arm an heilkräftigen Quellen; außer den Soolbädern am Sitz der genannten Salinen sind noch bemerkenswerth die Bäder von Driburg, Lippspringe, Paderborn und Oeynhausen.

Wenn schon die Eisenindustrie in den kohlenarmen Gegenden im Mindenschen und Münsterschen — auch hier sind einige Eisenwerke im Betrieb — durch die Natur weniger begünstigt, nicht den Aufschwung hat nehmen können wie in den industriellen Theilen des Arnsberger Regierungsbezirks, so blüht hingegen in Bielefeld und Umgegend die Textilwaaren-Fabrikation und liefert nennenswerthe Resultate.

Im Mindenschen, im Münsterlande und in der Soester Börde ist es hauptsächlich, wo die Bewohner, auf Ackerbau und Viehzucht von der Natur mehr hingewiesen, nach der Sitte der Väter auf ihren zerstreut liegenden Höfen hausen. Die reizendste, lebenswärmste Schilderung von einem solchen Landleben giebt Immermann in seinem »Oberhof«.

Dorfschulzen giebt es dort noch heute zu Dutzenden, wenn aber der Fremdling recht aufmerksam sucht und es brav und ehrlich meint, so findet er wohl auch noch eine »blonde Lisbeth«. Der Verfasser wenigstens hat eine solche gefunden und sie schaut ihm mit den klaren Augen über die Schulter auf das Blatt, sie träumt von der Haar und dem ährenreichen Hellweg und gedenkt mit Wehmuth der fernen Heimath.

Da in Westphalen die Großstädte fehlen und selbst die zusammenhängenden Dörfer zu den Ausnahmen gehören, so hat sich folgerichtig der Charakter seiner Bewohner eigenartig entwickelt. Dieselben sind gerecht, aufrichtig, gastfrei und hülfsbereit gegen ihre Freunde, vorsichtig, verschlossen, fast argwöhnisch gegen Fremde.

Bei den großen, sensiblen Menschen des Münsterlandes, denen häufig wie den Friesen das »zweite Gesicht« eigenthümlich ist, herrscht eine Gefühlstiefe vor, die anmuthet wie eine Wunderblume, welche man auf öder Heide findet.

Auf so geartetem Boden, unter solchen Menschen hatte die heilige Vehme, das Volksgericht, welches das Land reinigte, als die Gerichte seiner Fürsten theils das Recht beugten, theils zu ohnmächtig waren, ihren gerechten Sprüchen Gehorsam zu erzwingen, Wurzeln geschlagen und ihre Arbeit begonnen. Noch jetzt schätzt man dort die Art der Altvordern und es ist rührend, zu sehen, wie mitten in den Schienensträngen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn auf dem Bahnhofe zu Dortmund die Pietät die Vehmlinde, welche bei Erweiterung des Bahnhofes dem Untergange schon geweiht war, erhalten hat, so daß um diese stumme Zeugin längst verklungener Jahrhunderte die Träger der Neuzeit, die Dampfrosse, ihre Curven beschreiben.

---

73. Wanderungen in Patagonien.

Während die Küsten Patagoniens bereits wiederholt erforscht worden sind, ist das Innere des weiten Landes bisher fast gänzlich unbekannt geblieben. Auch die Lebensweise seiner Bewohner, der Tehuelchen oder Tsoneca-Indianer und ihr Verhältniß zu den benachbarten Indianerstämmen sind für uns ein ebenso großes Geheimniß, wie sie es im vorigen Jahrhundert waren.

Es ist demnach für die Ausdehnung unserer geographischen und ethnographischen Kenntnisse von hohem Werthe, daß der Capitain in der Britischen Marine George Chaworth Musters es in den Jahren 1869 und 1870 unternommen hat, das Land von dem südlich gelegenen Punta Arena ab, wo die Chilenen eine Strafkolonie errichtet haben, bis nach Patagones oder Carmen am Ausflusse des Rio Negro in Gesellschaft der Tehuelchen zu durchwandern und die »bei diesen Wanderungen auf unbetretenem Boden« gewonnenen Eindrücke und Erfahrungen in einem umfassenden Werke*) zu schildern.

Auf der langen Reise nahm Capitain Musters vollständig die Sitten und Gebräuche der Patagonischen Indianer an; er wohnte mit ihnen auf baumlosen Einöden bei oft schneidender Kälte, bei wechselndem Schnee- und Hagelwetter in den Toldos (Zelten aus Guanacofell); er wartete seiner Pferde und sorgte für seine Lebensbedürfnisse durch die Jagd auf Strauße und Guanacos, wie jeder Tehuelche. Die Beschreibung dieses Wander- und Jägerlebens ist von ansprechender, natürlicher Frische. Im Folgenden geben wir an der Hand des vortrefflichen Buches ein kurzes Bild von den Tehuelchen.

Auf den mannigfaltigen Karten und in den Berichten, welche über Patagonien vorhanden sind, werden zahlreiche Stämme mit verschiedenen Namen verzeichnet und erwähnt. Diese Berichte sind nicht zutreffend, finden aber darin ihre Erklärung, daß Leute eines und desselben Stammes sich zu einer Horde vereinigen, um unter der Führung eines gewissen Häuptlings zu reisen und zu kämpfen; demnächst benennen sie sich nach seinem Namen.

Die eigentlichen Patagonier oder Tehuelchen werden in einen nördlichen und

---

*) Musters. Unter den Patagoniern. Aus dem Englischen von J. E. A. Martin. Jena 1873. 1 Band gr. 8. 342 Seiten.

südlichen Stamm getheilt. Die Nördlichen wandern vom Rio Negro im Norden bis südlich zum Chupat, kommen aber dann und wann auch bis zum Flusse Santa Cruz herab. Die Südlichen haben das Land inne, welches südlich vom Santa Cruz liegt und ziehen bis nach Punta Arena. Die Horde, mit welcher Musters reiste, war fast zu gleichen Theilen aus Nördlichen und Südlichen zusammengesetzt. Vom Rio Negro bis zum Chupat trifft man noch einen zweiten Stamm, welcher mit dem Namen »die Pampas« bezeichnet wird. Diese Pampas-Indianer halten zuweilen Rinder und Schafe, in der Regel leben sie aber von der Jagd. Ein dritter Stamm, die Manzaneros, wandert weniger und ist in den Gewohnheiten civilisirter als die Tehuelchen. In den geschützten Thälern der Cordillera sollen sie Schaf- und Rinderheerden halten und zuweilen ein wenig Mais bauen.

Die Tehuelchen sind von bedeutender Körpergröße und außerordentlicher Muskelentwickelung. Die durchschnittliche Höhe des männlichen Geschlechts beträgt eher über als unter 5 Fuß 10 Zoll. Gewöhnlich sind sie heiter und bei guter Laune. Ihre Augen sind glänzend und intelligent; in der Regel haben sie wohlgeformte Adlernasen. Die Hautfarbe der Männer ist röthlich braun. Die spärlichen Barthaare, welche sie von Natur haben, und selbst die Augenbrauen werden sorgfältig vermittelst silberner Haarzangen ausgerupft. Die Köpfe der Männer sind mit dichten, wallend herabhängenden Massen langen Haares bedeckt, welches sie sehr gut pflegen und täglich durch ihre Weiber oder andere weibliche Verwandte sorgfältig ausbürsten lassen.

Die Frauen sind im Durchschnitt ungefähr 5 Fuß 6 Zoll groß. Ihr Haar, welches sehr grob und kaum so lang wie dasjenige der Männer ist, wird in zwei geflochtenen Zöpfen getragen, welche an Galatagen, wahrscheinlich mit Pferdehaar, künstlich verlängert und mit blauen Glasperlen geschmückt werden. Die jungen Frauen haben, wenn sie nicht durch Schminke entstellt sind, gesunde rothe Wangen. Witterungseinflüsse, Strapazen und Arbeit machen sie nicht so früh alt, als man erwarten sollte. Sind sie aber einmal alt, so werden sie zum Entsetzen häßlich.

Die Kleidung der Männer besteht aus einer Chiripa, einem Unterkleide um die Lenden. Alle anderen Kleidungsstücke vertritt der weite und warme Fellmantel. Ihre Wickelstiefeln werden aus der Haut der Kniekehle des Pferdes verfertigt. Bei nassem Wetter werden Ueberschuhe von Haut getragen, so daß die Fußtapfen groß genug sind, um den diesen Indianern von den Entdeckern beigelegten Namen »Patagon« oder Großfüße zu rechtfertigen. Um den Kopf tragen die Männer ein farbiges Band zum Zusammenhalten des Haars.

Die Kleidung der Frauen besteht aus einem ähnlichen Mantel, wie die Männer deren tragen. Unter dem Mantel befindet sich ein weites, sackartiges Kleidungsstück von Calico oder anderem Stoff, welches von den Schultern bis zu den Knöcheln reicht.

Die Kinder werden ebenfalls in kleine Mäntel gekleidet, häufiger läßt man sie aber bis zum Alter von sechs oder acht Jahren nackt umherspringen.

Beide Geschlechter beschmieren sich das Gesicht und gelegentlich auch den Leib mit Schminke, um sich — wie sie sagen — gegen die Wirkung der Winde und auch der Sonne zu schützen. Die Schminke besteht aus einem Gemisch von rothem Ocker oder schwarzer Erde und Fett.

Die Indianer halten viel auf Reinlichkeit des Körpers, und waschen sich nicht nur Morgens, sondern baden sich noch außerdem, wenn sie in der Nähe eines Flusses lagern. Auch auf die Reinlichkeit ihrer Toldos und Utensilien sind sie mit ängst-

licher Sorgfalt bedacht. Gleichwohl werden sie viel von Ungeziefer geplagt, welches in der Wolle ihrer Mäntel sich fest einnistet.

An den Lagerplätzen werden von den Indianerinnen Toldos oder Zelte in der Weise errichtet, daß über mehrere Reihen von Stangen eine aus 40—50 Fellen ausgewachsener Guanacos gefertigte Decke gespannt wird.

Sobald es Tag ist, zuweilen auch schon vor Tagesanbruch, tritt der Cacique oder Häuptling der Tehuelchen aus seinem Zelte und beschreibt in langer Rede die Marschordnung und den Jagdplatz. Nach der Rede fangen die jungen Männer und Knaben die Pferde mit dem Lazo. Wenn die Pferde beladen sind, setzt sich der Zug im Gänsemarsch in Bewegung. Die Männer treiben die Reservepferde eine Strecke weit, überlassen sie der Sorge ihrer Weiber und Töchter und beginnen demnächst die Jagd, indem sie einen großen Kreis bilden und denselben immer enger zusammenziehen. Die erlegten Strauße werden auf glühender Asche sowie zwischen erhitzten Steinen gebraten. Das Fleisch wird nie roh verschlungen, wie vielfach behauptet wird. Die Flügelfedern der Strauße werden für künftigen Handel sorgfältig gesammelt. Nachdem die Mahlzeit, welche die Jagd beschließt, beendet ist, wird eine Pfeife herumgereicht; alsdann begiebt sich die Jagdgesellschaft nach den inzwischen aufgeschlagenen Toldos. Das vortreffliche Fleisch des Guanacos lieben sie weniger als dasjenige des Straußes. Im Uebrigen wird viel Fett verzehrt, frisches sowohl als aufbewahrtes; dies ist dem Mangel an Mehlspeise zuzuschreiben. Doch essen sie wilde Früchte und Gemüse gern, und tauschen in den Ansiedelungen ihre Waaren gegen Kartoffeln, Rüben und andere Küchengewächse um.

Die Jagdwaffen der Tehuelchen sind Bolas-Kugeln von Stein, Kupfer oder Eisenerz, welche an einer Schnur aus geflochtenen Strauß- oder Guanacosehnen befestigt sind, zuweilen auch Lazos. Ihre Kriegswaffen bestehen in Flinte oder Revolver, Degen oder Dolch, einer langen, schweren Lanze und in der einzelnen Kugel oder Bola perdida.

Die Indianer verfertigen ihr Jagdzeug in der Regel selbst. Unter den Männern giebt es auch geschickte Silber- und Eisenarbeiter. Die Silberarbeiten werden aus Dollars gefertigt, welche sie in den Ansiedelungen bekommen. Die wichtigste Beschäftigung der Frauen im Lager ist die Anfertigung der Fellmäntel.

Die musikalischen Instrumente der Tehuelchen bilden eine Trommel, ein Napf mit darüber gespannter Haut, und eine Art Blasinstrument, welches aus dem Schenkelbein des Guanacos gefertigt wird. Letzteres wird auch mit einem kurzen Bogen aus Roßhaaren gespielt. Ihre Gesänge klingen nicht melodisch und sind bloße Wiederholungen sinn- und bedeutungsloser Worte.

Die Männer rauchen meistens, die Frauen zuweilen. Die Hauptunterhaltungen unter den Indianern — die Jagd ist Geschäftssache — bilden Pferderennen, Karten- und Würfelspiel, ein Spiel mit kleinen Steinen und Ballspiel. Außerdem schießen sie, wenn sie viel Munition haben, dann und wann nach dem Ziele.

Der tägliche Lauf der Beschäftigungen und Unterhaltungen ändert sich zuweilen durch einen Kampf oder auch durch einen der festlichen Gebräuche, welche die Hauptepochen des Tsoneca-Lebens, von der Wiege bis zum Grabe, bezeichnen. Bei der Geburt eines Kindes wird, wenn die Eltern reich sind, das Ereigniß sofort dem Zauberer des Stammes, sowie dem Cacique und den Verwandten angezeigt. Nachdem der Zauberer sich an der Schläfe, am Vorderarme oder am Bein blutig gestochen hat, giebt er den Befehl zur Errichtung eines Mandilzeltes oder hübschen

Hauses, und es folgt dann ein Schmaus von Stutenfleisch und ein festlicher Tanz. Das Kind wird kurz nach der Geburt mit feuchtem Gyps überschmiert. Die Mütter können schon an demselben Tage zu Pferde reisen; das Kind wird in einer geflochtenen Wiege mitgenommen, und beide Eltern sorgen aufs zärtlichste für dasselbe. Die Namensgebung ist von keiner Feierlichkeit begleitet; Familien- oder erbliche Namen sind unbekannt.

Der Indianer darf so viele Weiber haben, als er ernähren kann, aber selten findet man einen Mann, der mehr als zwei hat.

Bei dem Tode eines Tehuelchen werden alle seine Pferde, Hunde und sonstigen Thiere getödtet, seine Ponchos, Schmucksachen, Bolas und Alles, was ihm sonst noch persönlich zugehört, verbrannt, während die Wittwe und die anderen Frauen jammern und laut klagen. Das Fleisch der Pferde wird unter die beiderseitigen Verwandten vertheilt, und die Wittwe, welche sich vorn das Haar kurz abschneidet und sich mit schwarzer Farbe bemalt, siedelt in den Toldo ihrer Verwandten oder des Häuptlings über. Die Leiche wird in einen Mantel, Poncho oder Panzer eingenäht, von einigen Verwandten fortgeschafft und, mit dem Gesicht nach Osten, in sitzender Stellung begraben; über der Grabstätte wird ein Steinhügel errichtet, dessen Größe je nach dem Reichthum und Einfluß des Verstorbenen verschieden ist.

Die Religion der Tehuelchen unterscheidet sich von der Religion der Pampas und Araucaner dadurch, daß sich vom Sonnendienst keine Spur findet. Sie glauben an einen großen und zwar guten Geist, welcher die Indianer und die Thiere schuf. Götzenbilder oder sonstige Gegenstände der Anbetung haben sie nicht, auch feiern sie keinen regelmäßig wiederkehrenden religiösen Festtag. Was sie zu allen ihren religiösen Handlungen antreibt, ist der Glaube an die Existenz vieler bösen Geister oder Dämonen, die immer rührig und heimtückisch sind, und deren hauptsächlichster, der Gualichu, stetig auf der Lauer steht, um Unheil anzustiften. Diesen Gualichu geneigt zu machen oder zu vertreiben, ist das Amt des Zauberers oder Doctors, welcher Heil- und Zauberkunst vereinigt. Fast alle Opfer an Stuten und Hengsten werden dem Gualichu gebracht. Dieser Teufel soll in die verschiedenen Theile des menschlichen Leibes eindringen und Krankheit verursachen, zu deren Heilung man sich an den Doctor wendet. Die Behandlung ist sehr einfach. Bei Kopfweh nimmt z. B. der Doctor den Kopf des Patienten zwischen die Kniee und schreit ihm, während er eine kurze Beschwörungsceremonie verrichtet, laut ins Ohr, den Teufel auffordernd, herauszukommen.

Nach Musters beträgt, von den Pampas und Araucanos abgesehen, die Zahl der reinen, nördlichen und südlichen Tehuelchen in Patagonien an Männern, Frauen und Kindern nicht über 1500. Die Bevölkerung nimmt stetig und sehr schnell ab: verheerende Krankheiten und die schlimmen Wirkungen des Branntweins thun das ihrige, um dieses Volk gleich anderen Stämmen der Urbevölkerung von Amerika auszurotten.

Die Tehuelchen stehen in keinerlei Unterthanenverhältniß zu einem Obercaciquen; doch beschließen sie bisweilen unter sich, einem einzigen Häuptlinge zu gehorchen. Sie sind von Natur zur Unabhängigkeit geneigt. Gleichwohl steht auf der Reise selbst die kleinste Horde unter einem Häuptling, der zuweilen auch mit dem zärtlicheren Titel »Yank« oder Vater bezeichnet wird.

Im Allgemeinen sind die Tehuelchen freundliche, gutgelaunte, plötzlichen Antrieben folgende Naturkinder, welche sich leicht für oder gegen Etwas einnehmen

lassen, feste Freunde oder ebenso erklärte Feinde werden. Die Bezeichnung, grausame Wilde, Räuber der Wüste u. s. w. verdienen sie keineswegs. Gegen Fremde, besonders aber gegen Leute Spanischer Abstammung, oder, wie sie dieselben nennen, Christianos, sind sie natürlich mißtrauisch. Dies kann nicht Wunder nehmen, wenn man bedenkt, welche Behandlung, welch' hinterlistige Grausamkeit und spitzbübische Räuberei sie bald von Seiten der Eindringlinge, bald von den Colonisten erfahren haben.

Vielleicht der schönste Zug im Charakter der Tehuelchen ist die Liebe zu ihren Weibern und Kindern. Eheliche Zwistigkeiten sind selten, und der tiefe Schmerz, mit welchem der Verlust eines Weibes betrauert wird, ist sicherlich nicht »civilisirt«, denn der Wittwer vernichtet sein ganzes Vermögen und verbrennt Alles, was er besitzt. Den Kindern läßt man Alles zu; sie reiten die besten Pferde und werden wegen schlechten Betragens nie zurechtgewiesen. Leute, welche keine Kinder haben, nehmen zuweilen ein Hündchen an Kindesstatt an; diesem wenden sie ihre ganze Liebe zu und geben ihm Pferde und andere werthvolle Sachen, welche bei dem Tode des Besitzers vernichtet werden.

Die in den heimathlichen Wildnissen sittlich lebenden Indianer sinken in den Ansiedelungen durch Trunkenheit und werden in ihren Begriffen locker. Unter solchen Umständen ist es von Bedeutung, daß jetzt viele Tehuelchen-Jünglinge aufwachsen, welche vor dem Branntwein den größten Abscheu haben. Hoffentlich wird sich mit der Zeit diese Enthaltsamkeit unter ihnen verbreiten, da sie selbst keine berauschenden Getränke besitzen.

---

74. Ueberwinterung der Mannschaft des Amerikanischen Nordpol-Expeditionsschiffes „Polaris“ im hohen Norden.

Unsere Leser werden die Schicksale der neunzehn Gefährten des verdienten Nordpolfahrers, Capitain Hall, welche durch eine Eisschollenfahrt von 1560 Seemeilen Länge sich aus den Sunden im Westen Grönlands nach Neufoundland retteten, noch frisch im Gedächtnisse haben*); von um so größerem Interesse wird es ihnen sein, auch von den Erlebnissen des übrigen Theiles der Polaris-Mannschaft zu hören, welche in jenen eisigen Regionen den Winter zubringen mußten. Aus den Berichten des Capitain Buddington, welcher nach Hall's Tode die Leitung der Expedition übernommen hatte, sowie des ersten Ingenieurs Schumann entnehmen wir darüber den »Geographischen Mittheilungen«**) Folgendes:

Die Trennung der »Neunzehn« von der Polaris geschah nicht, wie ursprünglich gemeldet worden war, bei der Northumberland-Insel in 77° 20′ N. Br., sondern 2 Meilen nördlich von der Littleton-Insel, also in 78° 25′ N. Br. Capitain Buddington war außer Stande, für die Wiedervereinigung der auf die Scholle Verschlagenen etwas zu thun, denn das Schiff leckte so beträchtlich, daß die Pumpen

*) Vergl. S. 471 des »Postarchivs.«

**) 19. Band. 1873. Heft XI. Gotha, Justus Perthes.

in Gang gebracht werden mußten, um das Wasser nicht bis zu den Feuerungsräumen der Maschine gelangen zu lassen. Als bis Tagesanbruch die Polaris durch Hand- und Dampfpumpen flott gemacht worden war, erhielten die besten Ausgucker an Bord Befehl, nach den Gefährten auf der Scholle auszulugen; sie vermochten jedoch nichts von ihnen zu entdecken. In dieser Lage, und da das Wasser im Schiffsraum fortwährend stieg, war an eine Fahrt zur Entdeckung der Abgetriebenen nicht zu denken, es blieb vielmehr nur übrig, das Schiff aufs Land laufen zu lassen. Am Morgen des 16. October 1872 befand die »Polaris« sich etwa 3 Meilen vom Lande entfernt; und als der Wind günstig wurde, fuhr sie mit dem Aufwand des letzten Feuerungsmaterials und mit vollen Segeln dem Lande zu. Etwa eine Viertelmeile vom Lande wurde das Schiff gegen eine Eisscholle getrieben und berührte bei Ebbe den Grund, wobei das Fehlen des Vorderstevens bemerkt wurde. Nunmehr war keine Wahl übrig. Vor Allem brachte man das Material zum Bau eines Hauses, sodann Proviant, Jagdgeräthe u. s. w. ans Land. Zum Gerüst des Hauses wurde das Balkenwerk des Zwischendecks der »Polaris« verwendet; die Balken bekleidete man mit schweren Planken, um dem Wind und Wetter den Zugang zu wehren. Das Dach wurde aus zwei Segeln wasserdicht hergestellt. Mehrere Tage vergingen, ehe das 22 Fuß lange und 14 Fuß breite Gebäude vollendet werden konnte. Dasselbe bestand aus einem Zimmer, mit Cojen ringsum an den Wänden, einer Combüse und einem Vorrathsraum. In einer Zimmerecke erhielt der Feuerheerd mit einem Ofenrohr als Schornstein seinen Platz. Als das Haus ganz fertig, ringsum mit Schnee zugeschüttet und mit den Vorräthen der »Polaris« verproviantirt war, fanden sich die Vierzehn im Besitz einer leidlich bequemen Winterwohnung und konnten, da sie Nahrungssorgen nicht zu befürchten hatten, mit einer gewissen Ruhe dem Frühjahr entgegensehen.

Von großem Werthe waren der Mannschaft die Hülfsleistungen der Etah-Eskimos, welche in der Umgegend wohnten und gleich in den ersten Tagen nach der Ansiedelung der Polarfahrer in Lifeboat-Cove sich einfanden. Unter den Eskimos befand sich der alte, schon von Kane erwähnte Rioux; Alle empfingen Geschenke und kehrten später von ihrer 20 Meilen südlicher belegenen Station mit 16 anderen Gefährten zurück, welche sich bei dem Hausbau lebhaft betheiligten. Selbst in der strengsten Jahreszeit hörten die Besuche der Eskimos nicht auf, was um so wichtiger war, als die Jagdbeute dieser kühnen und glücklichen Jäger die Gefahr des Skorbuts von den Amerikanern fernhielt. Mehrere Familien der Eingeborenen siedelten sich sogar in der Nähe von Lifeboat-Cove an. Das gegenseitige Wohlwollen und Zutrauen wurde besonders durch den Umstand befestigt, daß Capitain Buddington der Sprache der Eskimos mächtig war. So erklärt es sich denn, daß die Amerikaner im Gegensatze zu anderen Polarfahrern, welche die Eskimos als hinterlistig und unehrlich schildern, deren Freundlichkeit und Treue rühmend hervorheben. Selbst an den Spielen, welche zum Zeitvertreib arrangirt wurden, nahmen die Eskimos von Etah Antheil. Ihr einziges musikalisches Instrument besteht aus einer Art Tambourin, einem mit Robbenfellen überspannten Reife; dieses Instrument begleitet ihre Tänze und Gesänge; sie halten sehr gut Takt dabei. Mit Europäischen Gegenständen machten sich die Eskimos bald vertraut; sie lernten z. B. den Gebrauch der Büchse trotz anfänglicher Furchtsamkeit verhältnißmäßig schnell.

Im Allgemeinen floß der Winter für die Amerikaner leicht und ohne Störung dahin. Die Finsterniß der sechsmonatlichen Polarnacht wurde durch Oellampen

aus dem Schiff erhellt, zu deren Speisung man Seehunds- und Walroßspeck benutzte. Ein tüchtiges Feuer erwärmte das einzige Zimmer des Hauses, und die Zeit wurde mit Lesen, Schachspielen u. s. w. zugebracht. An geeigneten Kleidungsstücken war anfangs empfindlicher Mangel, da ein großer Vorrath davon vor dem 15. October 1872 auf die Eisscholle geschafft worden war; doch wurde diesem Mangel durch die von den Eskimos gelieferten Pelzkleider abgeholfen, welche zwar unangenehm rochen, aber doch unschätzbare Dienste leisteten.

Die einzige Entbehrung, welche die Vierzehn zu ertragen hatten, scheint der Mangel an Tabak gewesen zu sein; als Ersatz dafür rauchten sie Thee.

Eine willkommene Abwechselung bot die Feier des Weihnachtsfestes, welche mitten unter den Stürmen der Polarnacht den Schiffbrüchigen die Bilder der fernen Heimath vorzauberte.

Dem verlassenen Schiffe wurde am 27. Januar 1873 der erste Besuch abgestattet, um fehlendes Brennholz zu holen. Je mehr der Frühling herannahte, um so ernstlicher begann Capitain Buddington an die Anstalten zur Rückkehr in civilisirtere Gegenden zu denken, zumal die Lebensmittel abnahmen. Im April sollte der Ueberwinterungsplatz verlassen werden; es wurde daher der Plan gefaßt, zwei große Boote herzustellen und in denselben die Fahrt nach Süden zu versuchen. Das Material zum Bootbau lieferte die Cajütenbekleidung der »Polaris«; die Aufsicht über den Bau erhielt der sachkundige Steuermann Chester. Leicht war diese Arbeit nicht, denn die Leute mußten oft bei einer Temperatur von —30 Gr. C. und bei blendendem Schneesturm arbeiten. Da aber von dem Erfolg ihrer Thätigkeit die Rettung abhing, so scheuten sie keine Mühen, und im Monat Mai waren die Boote fertig. Nun begann ein bewegtes Leben in der stillen Ansiedelung. Ein Theil der Mannschaft schaffte Proviant in die Boote, ein anderer holte Holz von dem Wrack der »Polaris« herbei, der Rest suchte durch Jagdexcursionen den Mundvorrath zu verstärken. Am 3. Juni endlich nahmen die Amerikaner von ihren Freunden in Etah Abschied und fuhren in der Hoffnung ab, unterwegs einen Walfischfahrer anzutreffen. Die Boote, welche 25 Fuß lang waren und hinlänglich Platz für je 7 Mann nebst Proviant für zwei Monate boten, gingen sehr gut im Wasser; das eine führte Capitain Buddington, Steuermann Chester das andere. Bis zur Hakluyt-Insel ging die Fahrt gut von Statten; dort überfiel die Boote ein fürchterlicher Schneesturm, der sie zum Landen zwang. Ueberhaupt mußten die Boote jeden Abend ans Land oder aufs Eis gezogen und ihrer Ladung entledigt werden, um Verlusten vorzubeugen. Auf dem Landungsplatze wurde auch die einzige warme Mahlzeit des Tages zubereitet. Thee war übrigens das Einzige, was in dem alten eisernen Eimer, den man von der Polaris mitgenommen hatte, gekocht werden konnte. Als Brennmaterial dienten Stücke des Tauwerks der Polaris und Thran. Unter mannigfachen Gefahren erreichten die Schiffbrüchigen am 21. Juni nach einer Fahrt von 300 Seemeilen Cap York, wurden dort zwar vom Eise besetzt und 2 Tage lang festgehalten, hatten aber das Glück, schon am 23. Juni von dem Schottischen Walfischfänger »Ravenscraig«, Capitain Allan, bemerkt und an Bord aufgenommen zu werden, so daß ihre Leiden ein Ende hatten. Capitain Allan übergab sie dem Dampfer »Arctic«, mit welchem sie wohlbehalten nach Dundee gelangten.

II. Kleine Mittheilungen.

Der Budgetvoranschlag der Königlich Bayerischen Postverwaltung für die XII. Finanzperiode (1874) ergiebt eine Gesammteinnahme von 4,434,571 Fl. Süd. W. (461,000 Fl. mehr als 1872) und eine Gesammtausgabe von 4,234,262 Fl. (590,000 Fl. mehr als 1872). Unter den Einnahmen sind als die hauptsächlichsten hervorzuheben: Abth. II. Postgefälle: 1. Briefpost 2,217,000 Fl. (260,000 Fl. mehr als 1872). 2. Fahrpost 1,700,000 Fl. (Vermehrung 200,000 Fl.). 3. Zeitungen 210,000 Fl. 4. Transitporto 2500 Fl. 5. Wechselverkehr mit fremden Postanstalten 220,000 Fl. Die Mehrausgaben sind besonders durch Gehaltsaufbesserungen, Vermehrung des Personals und durch Preissteigerungen der Materialien, Löhne ꝛc. bedingt. Es beziffern sich die Ausgaben wie folgt: 1. für Besoldungen: a. pragmatisches Personal 464,750 Fl. (115,000 Fl. mehr), b. nicht stabiles Personal 946,269 Fl. (261,269 Fl. mehr), c. Aversa für Hülfspersonal, Functionsbezüge, Zuschuß zur Unterstützungskasse der Postboten (20,000 Fl.), zusammen 80,050 Fl. 2. für allgemeine Regie 314,200 Fl. (39,700 Fl. mehr). 3. für besondere Regie 2,274,760 Fl. (darunter 1,191,000 Fl. Beförderungskosten) (185,112 Fl. mehr). 4. für Bauausgaben und Staatsdomainen 56,450 Fl. (insbesondere für Erweiterung des Postgebäudes in Augsburg und für den Bau des Postgebäudes im Bahnhofe Nürnberg). 5. für Quiescenzgehälter 71,383 Fl. Der Ueberschuß der Einnahmen gegenüber den Ausgaben ist auf 200,309 Fl. veranschlagt.

Postmeister-Spar- und Vorschußvereine in Oesterreich. Die »Oesterreichisch-Ungarische Post« enthält in Nr. 47 einen erwähnenswerthen Artikel über Errichtung von Postmeister-Spar- und Vorschuß-Konsortien innerhalb der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie. Es wird darin hervorgehoben, daß die Bildung solcher Vereine ihre natürliche Begrenzung innerhalb der einzelnen Kronländer fände, daß dagegen eine Centralisation der Sparkassen keinen günstigen Erfolg haben könne. In den größeren Kronländern wird sogar die Errichtung mehrerer Postmeister-Spar- und Vorschußvereine als zweckmäßig bezeichnet. Es wird mithin einer räumlichen Organisation das Wort geredet, welche mit derjenigen der Post-Spar- und Vorschußvereine im Deutschen Reichspostgebiete viele Aehnlichkeit hat, da bekanntlich für jeden Deutschen Ober-Postdirections-Bezirk ein derartiger Verein besteht.

Sparkassenwesen in Belgien. Aus dem Berichte über die Resultate der unter Staatsgarantie stehenden Sparkassen in Belgien pro 1872 entnehmen wir, daß die Gesammtsumme der Spareinlagen seit dem Jahre 1866, in welchem diese Institution ins Leben trat, von 5,729,261 Fr. in stetiger Zunahme auf 34,651,963 Fr. im Jahre 1872 gestiegen ist, worunter die bei den Postanstalten gemachten Spareinlagen mit 2,773,804 Fr. figuriren. Die Annahme von Spareinlagen bei den Postanstalten ist in Belgien seit dem 1. Januar 1870 eingeführt.

Als eine der Haupturſachen dieser günstigen Entwickelung bezeichnet der Bericht die Einführung des Sparsystems in den Schulen. Mit dieser sowohl vom pädagogischen als vom volkswirthschaftlichen Standpunkte aus beachtenswerthen Ein-

richtung wurde im Jahre 1866 zuerst in den Communalschulen zu Gent begonnen. Ihre weitere Ausbreitung über fast sämmtliche Städte und Ortschaften Belgiens verdankt dieselbe, wie der obengedachte Bericht rühmend hervorhebt, zumeist einer von dem Universitäts-Professor F. Laurent in Gent herrührenden preisgekrönten Abhandlung: »Conférence sur l'Epargne«, welche unter Anderem interessante Aufschlüsse über die Motive und die socialen Wirkungen jenes Systems enthält.

Als Probe, in welchem Geiste die gedachte, hauptsächlich an die künftigen Lehrer und Lehrerinnen gerichtete Abhandlung geschrieben ist, mag folgende schon an sich höchst beachtenswerthe Stelle gelten: »Ich für meinen Theil habe stets Gott gedankt, daß er mich in dürftigen Verhältnissen hat geboren werden lassen. Armuth ist ein Sporn zur Arbeit, und Arbeit ist das dem Menschen beschiedene Loos, denn nur durch Arbeit werden die Fähigkeiten des Menschen geweckt, die den Zweck seiner Mission ausmachen.« Einem von demselben Autor verfaßten Schriftstück über das Sparsystem in den Communalschulen von Gent entnehmen wir folgende, die Wirksamkeit dieser nachahmenswerthen Einrichtung beleuchtende Daten.

Zufolge der Erfahrung, daß die erwachsenen Personen der niederen Stände und noch mehr die Kinder eine gewisse Scheu davor haben, in amtlichen Büreaus zu erscheinen, besteht die Einrichtung, daß alle, selbst die geringsten Einlagen von den Lehrern und Lehrerinnen Vormittags und Nachmittags vor Beginn der Schulstunden in Empfang genommen und sodann unter entsprechender Quittungsleistung und Controle an die Sparkassen abgeführt werden. Ebenso wird die Abwickelung aller übrigen Geschäfte zwischen den Sparern und den Sparkassen durch das Lehrerpersonal vermittelt.

Dank dieser zweckmäßigen Einrichtung hatte das System schon 6 Monate nach seiner Einführung in den Genter Schulen folgende Resultate aufzuweisen: in den 9 Volks-Elementarschulen für Knaben mit zusammen 2956 Schülern waren nur noch 175; in den 7 Volks-Elementarschulen für Mädchen mit im Ganzen 2367 Schülerinnen noch 205 ohne Spareinlagen. Dagegen waren in den Privatschulen, welche von den Kindern aus den wohlhabenden Ständen frequentirt werden, unter der Gesammtzahl von 903 Schülern (Knaben und Mädchen) nur 527 bei den Sparkassen betheiligt. In den Fortbildungsschulen für Erwachsene besaßen von zusammen 1046 Schülern 267, von den 900 Schülerinnen dagegen 361 Sparkassenbücher.

Außerdem war selbst dazu geschritten worden, dem Sparsystem in den Kleinkinder-Bewahranstalten (écoles gardiennes) Eingang zu verschaffen, und zwar auch hier mit dem Erfolge, daß von den jene Anstalten besuchenden 839 Kindern schon nach Verlauf eines halben Jahres 76 im Besitze von Sparkassenbüchern waren, während 409 mit der Ueberbringung kleinerer Ersparnisse zur späteren Beschaffung solcher Bücher (die erst nach erfolgter Hinterlegung eines gewissen Minimalbetrages ertheilt werden) begonnen hatten. Am 1. Juli 1871 waren dagegen von den 2659 Pflegebefohlenen jener Anstalten schon 980 im Besitze von Sparkassenbüchern.

Die Erfahrung hat späterhin gezeigt, daß Viele nach dem Verlassen der Elementar- und bz. Fortbildungsschulen ihre Ersparnisse auch nicht einmal zu ihrer Ausstattung für den künftigen Lebensberuf zurücknehmen, sondern vielmehr mit der Deponirung von Spareinlagen fortfahren, was am Besten beweist, daß die Institution nicht blos von dem Zwang der Schule gehalten wird, sondern vielmehr auf der Macht der Belehrung und sittlichen Ueberzeugung beruht.

Die Beleuchtung der Postwagen in der Schweiz beschäftigt die gesetzgebenden Räthe und die Presse des Landes. Schon seit längerer Zeit und verschiedenen Orts sind Beleuchtungsversuche angestellt worden und werden noch immer fortgesetzt.

Ein Schweizerisches Blatt setzt seinen Lesern die Schwierigkeiten einer Lösung auseinander, indem es sagt: Da der Waschraum des Wagens zum Verladen des Gepäcks benutzt werden muß, so ist es schwer, das bei einer Oel-, Camphin-, Ligroin- &c. Beleuchtung nothwendige Kamin ausmünden zu lassen, ohne daß es den nachtheiligen Einflüssen des Windes ausgesetzt ist. Bei einer Stearinkerzen-Beleuchtung, die sehr theuer zu stehen kommt, müßte die Laterne sehr groß sein, um das Schmelzen der Kerze durch die eigene ausströmende Hitze zu verhindern, wobei aber deren Anbringen im Innern des Wagens den einen oder anderen Reisenden belästigen würde.

Die Leistungen der Englischen Telegraphie. Die Rede, welche der zum Kanzler des Herzogthums Lancaster ernannte Herr John Bright in Birmingham am Abend des 22. Oct. vor seinen Wählern hielt, wurde mit Hülfe der vollkommensten Telegraphen, die bis jetzt noch in Thätigkeit waren, nicht nur an die Hauptblätter Londons, sondern auch an die der bedeutenderen Provinzialstädte sofort depeschirt, in derselben Nacht noch gedruckt und am andern Morgen überall gelesen. An viele Zeitungen wurde nicht nur die Rede, sondern auch der Bericht über die Vorgänge in Bingley Hall und in Birmingham überhaupt telegraphirt, und eine Zeitung brachte eine Depesche von nahezu 12,000 Worten oder beinahe sechs langen Spalten. Im Ganzen wurden 160,000 Worte an jenem Abend über Bright nach London, Edinburg, Glasgow, Dublin, Liverpool, Manchester, Leeds u. s. w. depeschirt.

Das Eisenbahnnetz der Vereinigten Staaten Amerikas. Ueber die Entwickelung des Eisenbahnnetzes der Vereinigten Staaten Amerikas, welche in der letzten Zeit großartige Dimensionen angenommen hat, enthält H. v. Poore's Eisenbahn-Handbuch für 1873—1874 werthvolle Mittheilungen, aus denen der Amerikanische Correspondent der Times folgende Daten entnimmt:

Das heutige Eisenbahnnetz Amerikas wurde im Jahre 1830 begonnen, zu welcher Zeit in den Vereinigten Staaten nur 23 (Englische) Meilen Eisenbahn vorhanden waren. 1861 hatte sich dasselbe bereits auf 31,286 Meilen erweitert; Ende 1872 umfaßte es 67,104 Meilen, von denen 6427 während des gedachten Jahres hergestellt worden waren. Die Gesammtkosten der Amerikanischen Eisenbahnen werden auf 3159 Mill. Dollars berechnet, von welcher Summe 1648 Millionen auf das Actiencapital und der Ueberrest auf Schuldverbindlichkeiten verschiedener Art, zumeist mit sehr entfernten Rückzahlungsfristen, fallen. Die Kosten der Strecke pr. Meile beliefen sich auf wenig mehr als 55,000 Doll. Im Jahre 1872 betrugen die Brutto-Einnahmen 475 Millionen, von welcher Summe 28 pCt. aus der Beförderung von Reisenden und 72 pCt. aus dem Güterverkehr gelöst wurden. Der Betrag von 8256 Doll. stellt die Durchschnitts-Einnahme pr. Meile dar; das Verhältniß der Einnahmen zu der Bevölkerung des Landes ergiebt 11 Doll. 76 Cts. pr. Kopf. Von den Brutto-Einnahmen wurden 65 pCt. auf die Betriebskosten der Linien aufgewendet, so daß also ein Netto-Ertrag von 35 pCt. oder $165\frac{1}{4}$ Mill. Doll. verblieb. Die Brutto-Einnahmen machten etwa 15 pCt., die Netto-Einnahmen etwa $5^1/_5$ pCt. der Anlagekosten aus. Von den Netto-Einnahmen wurden $64^1/_2$ Mill. (oder 3,1 pCt. des Capitals) als Dividende gezahlt, während der Theil des

Ueberschusses, welcher zur Tilgung der Zinsen für die Schuldverpflichtungen verwendet wurde, sich auf 6,7 pCt. der gesammten Schuldbeträge belief.

Das vorstehende Resultat wird durch einen Ueberschlag der Verhältnisse im großen Ganzen gewonnen. Wenn indeß die Eisenbahn-Complexe der verschiedenen Theile des Landes für sich geprüft werden, so stellt sich heraus, daß die Ertragsverhältnisse derselben sehr verschieden sind. Die Linien in Neu-England und in den mittleren Staaten sind die gewinnbringendsten. In Neu-England beliefen sich die Brutto-Einnahmen auf über 21 pCt. der Anlagekosten und die Netto-Einnahmen auf $6\frac{1}{4}$ pCt. der letzteren. Nach Abzahlung aller Zinsen für ihre Schuldverbindlichkeiten konnten die Eisenbahnen von Neu-England noch eine Dividende von durchschnittlich $6\frac{2}{3}$ pCt. auf ihr Actiencapital von 129 Mill. vertheilen. In den mittleren Staaten betrugen die Brutto-Einnahmen 18,3 pCt. und die Netto-Erträge 6,4 der Anlagekosten, während 5,8 pCt. auf das Actiencapital von etwa 559 Mill. vertheilt werden konnten. Während die Eisenbahnen der Mittelstaaten weniger hohe Brutto-Einnahmen erzielten, wurden sie mit etwas geringerem Kostenaufwand verwaltet, als diejenigen Neu-Englands, und blieben daher im Netto-Ertrage nur wenig hinter jenen zurück. Die durchschnittliche Dividende war indeß trotzdem ungefähr um 1 pCt. geringer. Die Anlegung dieser Bahnen erfordert höhere Kosten als in Neu-England. Während die letzteren wenig mehr als 50,000 Doll. pr. Meile kosten, sind für die ersteren 80,000 Doll. Baukosten pr. Meile aufzuwenden. Dieser Betrag ist indeß bei den Mittelstaaten durch die fingirten, auf $101\frac{1}{2}$ Mill. Doll. zu veranschlagenden Capitalien der New-York-Central- und Erie-Eisenbahnen (beides Schwindel-Unternehmungen) in die Höhe geschraubt. Wird diese Summe abgezogen, so ergiebt sich, daß die Eisenbahnen dieses Theils der Union die profitabelsten sind, indem der Dividendenbetrag derselben bis zu 7,1 pCt. steigt.

Die Eisenbahnen der westlichen Staaten machen, sowohl in Hinsicht auf die Meilenzahl wie bezüglich des Kostenpunkts, zwei Fünftel der Gesammtheit aus. Die Schulden derselben sind größer, das Capital geringer als in den beiden vorherbezeichneten Theilen der Union, indem hier das Actiencapital etwa 49 pCt. der Anlagekosten darstellt, welche sich durchschnittlich ziemlich ebenso hoch belaufen, als in Neu-England, nämlich auf 50,550 Doll. pr. Meile. Die Brutto-Einnahmen betrugen 13,1 pCt. der Kosten, der Nettogewinn 4,57 pCt. und die Dividende 2,83 pCt. auf ein Capital von $724\frac{2}{3}$ Mill. Wenn dies Ergebniß keineswegs ein glänzendes zu nennen ist, so liegt dies nicht an dem Mangel an Geneigtheit der Bevölkerung, die Eisenbahn zu benutzen; im Gegentheil zeigen die Brutto-Einnahmen, wenn sie mit der Bevölkerungsziffer verglichen werden, eine etwas höhere Verhältnißzahl als in Neu-England, insofern als sie hier 13 Doll. 53 Cts. und in den westlichen Staaten 13 Doll. 76 Cts. pr. Kopf betragen. Die Spärlichkeit der Bevölkerung allein ist der Grund des geringeren Ertrages, da in Neu-England und in den Mittelstaaten auf jede Meile Eisenbahnen 770 Personen kommen, im Westen aber nur 433. Würden weitere Eisenbahnen im Westen während der nächsten sechs oder sieben Jahre nicht gebaut, so stünde bei dem jetzigen reißenden Anwachsen der Bevölkerung (welches auf 600,000 Seelen alljährlich berechnet wird) zu erwarten, daß die Ungleichheit in der Rentabilität der Linien des Westens und Neu-Englands bz. der Mittelstaaten nach Ablauf dieser Zeit verschwunden sein würde. Den leitenden Eisenbahngesellschaften des Westens ist hauptsächlich das Uebermaß an Meilenzahl, welches in neuerer Zeit gebaut worden ist, und sich zum größten Theil als gänzlich

unproductiv erwiesen hat, zur Last zu legen. Einen solchen Uebereifer bei Herstellung von Zweiglinien hat insbesondere die Chicago- und Nord-West-Eisenbahngesellschaft gezeigt, in Folge dessen sich jetzt ihre Einnahmen noch unter den Durchschnittsertrag der westlichen Eisenbahnen stellen.

Die Südstaaten haben von allen Staaten der Amerikanischen Union ihre Eisenbahnen am billigsten hergestellt; die Anlagekosten derselben betragen nämlich pr. Meile im Durchschnitt nur 36,575 Dollars. Durch das Actiencapital sind $42\frac{3}{4}$ pCt. der Gesammtkosten gedeckt. Die Brutto-Einnahmen beliefen sich auf 11,38 pCt. der Kosten, die Netto-Einnahmen auf 4,09 pCt.; die Dividende berechnete sich im Durchschnitt auf $1\frac{1}{2}$ pCt. auf ein Capital von nahezu 172 Mill. Diese Linien des Südens trugen 1872 nur 4 Doll. 31 Cts. pr. Kopf der Bevölkerung ein; viele von ihnen haben sich noch nicht von den Folgen des Krieges erholt, alle aber leiden unter der allgemeinen Lage dieses Theils der Union. In den Staaten am Stillen Ocean sind die wenigsten und die theuersten Eisenbahnen vorhanden; denn ihre Meilenzahl beläuft sich hier nur auf 1368 Meilen, während die Kosten im Durchschnitt über 98,000 Doll. pr. Meile betragen. Actiencapital und Schulden sind nahezu gleich. Die Brutto-Einnahmen betrugen 1872 17 Doll. pr. Kopf der Bevölkerung und $10\frac{1}{2}$ pCt. der Kosten; die Netto-Einnahmen 6 pCt. der Kosten.

Die Gesammt-Meilenlänge der Union 1872 ergeben folgende Zahlen:

25,972 Meilen für Neu-England und die mittleren Staaten,
28,778 » für den Westen,
10,986 » für den Süden,
1,368 » für den Cordilleren-Abhang nach dem Stillen Ocean.

Indische Eisenbahnen. Im Jahre 1872 sind in Ostindien $304\frac{3}{4}$ (Englische) Meilen Eisenbahnen eröffnet und Anfang 1873 waren danach $5391\frac{3}{4}$ Meilen (8624 Kilometer) im Betriebe. Im Jahre 1873 sind ferner 127 Meilen hinzugekommen, so daß die Gesammtlänge gegenwärtig (August 1873) $5518\frac{3}{4}$ Meilen beträgt. Der größte Theil der neuen Strecken gehört zu der Oude- und Rohilkund-Eisenbahn, von welcher seit dem 1. Januar 1872 354 Meilen eröffnet sind. In diesem Jahre ist die 22 Meilen lange Patree-Zweigbahn der Bombay-Baroda- und Centralindischen Eisenbahn eröffnet, ebenso 3 Meilen der Madras-Eisenbahn und 102 Meilen der Oude- und Rohilkund-Eisenbahn. Die Totallänge der zur Ausführung genehmigten Indischen Bahnen beträgt 7617 Meilen (12,187 Kilometer), von welchen 6162 Meilen garantirte, 1455 Meilen dagegen Staatsbahnen sind; von den bis jetzt eröffneten Bahnen fallen $90\frac{1}{2}$ Meilen auf die Staatsbahnen, $5428\frac{1}{4}$ Meilen auf die garantirten Bahnen.

Wahrscheinlich werden in diesem Jahre noch 200 bis 300 Meilen Staatsbahnen und gegen 150 Meilen der Oude-Rohilkund-Eisenbahn eröffnet.

Die Totalausgabe für die Indischen Eisenbahnen belief sich Ende 1872 auf 94,500,000 £, von welcher Summe 3,492,323 £ auf die Staatsbahnen fallen; es entfällt demnach auf 1 Meile Eisenbahn ein durchschnittlicher Kostenbetrag von rot. 18,000 £ (75,000 Thlr. pro Kilometer); es ist aber wohl anzunehmen, daß die künftig zu erbauenden Indischen Bahnen erheblich billiger hergestellt werden können, da bisher die Baukosten durch ganz besondere Verhältnisse, namentlich das Erforderniß sehr großer Brücken über die breiten Ströme Oberindiens wesentlich in

die Höhe getrieben sind. Die Anschläge für die projectirten Staatsbahnen schwanken zwischen 6000 und 8000 £ per Meile (25,000 bis 31,000 Thlr. pro Kilometer), mit Ausnahme eines Theils der nördlichen Punjab-Linie, welche wegen umfangreicher Brückenbauten auf 17,000 £ pro Meile veranschlagt werden mußte.

Die Steigerung der Einnahmen von 1871 auf 1872 war nicht erheblich; es betrug:

	1871	1872
die Einnahme	6,146,130 £.	6,351,617 £
die Ausgabe	3,459,870 £	3,482,394 £
der Ueberschuß	2,686,260 £	2,869,223 £

Mit Ausnahme der Great-Indian-Peninsula- und der Carnat-Eisenbahn zeigen alle Linien eine geringe Erhöhung ihrer Reineinnahme, und dieselbe würde noch bedeutender gewesen sein, wenn nicht außerordentliche Ausgaben, namentlich für Beseitigung von Hochwasserschäden, zu machen gewesen wären.

Die Staatsgarantie belief sich 1872 auf 4,600,883 £; es waren also, da nur 2,866,260 £ Reinertrag erzielt wurden, 1,734,623 £ aus Staatsmitteln zuzuschießen, während der Staatszuschuß 1871 1,740,720 £ betragen hatte. Die Gesammtsumme der Staatszuschüsse beträgt für 24 Jahre 21,349,118 £, also durchschnittlich pro anno 881,213 £, ein Betrag, der an sich zwar hoch genug ist, aber doch verhältnißmäßig klein erscheint gegenüber den großen Vortheilen, welche das ausgedehnte Eisenbahnnetz dem Lande gebracht hat. Zu verkennen ist jedoch nicht, daß die Regierung weit besser gethan hätte, im Bau der Eisenbahnen selbst die Initiative zu ergreifen, statt denselben Privatgesellschaften zu überlassen und letzteren kolossale Summen zu garantiren.

Nach einer in unserer Quelle gegebenen tabellarischen Zusammenstellung haben mehrere der garantirten Linien sehr geringe Reinerträge aufgebracht, so z. B.

die Oude-Rohilkund-Bahn 1871 .... 0,22 pCt.,
im ersten Halbjahr 1872 .... 0,38 »
die Scinde-, Punjab- und Delhi-Bahn .... 0,14 bz. 1,16 pCt.,
andere Linien dagegen von .... 2½ bis 5 pCt.,

so daß das Durchschnittserträgniß in 1871 3,00 pCt., im ersten Halbjahr 1872 dagegen 3,96 pCt. beträgt.

Die Vermehrung der Einnahmen im Jahre 1872 rührt wesentlich vom Personenverkehr her, während der Güterverkehr eine Abnahme zeigt. Ersterer hat 1872 144,369 £ mehr als im Jahre 1871 eingebracht (2,085,940 gegen 1,941,571 £) und zwar wesentlich durch Zunahme des Verkehrs in III. und IV. Klasse, der überhaupt 71 pCt. des ganzen Personenverkehrs ausmachte, während die Zahl der Passagiere I. und II. Klasse eine geringe Abnahme zeigte. Die Totalsumme der beförderten Personen betrug:

1872	1871
20,332,823	18,940,585,

die Einnahme für Güter dagegen

3,964,614 £	4,022,615 £.

Sir Richard Temple bemerkt hierzu in seiner Budgetaufstellung: »Der Güterverkehr hat im Ganzen nicht zugenommen, ja auf einigen Linien sogar nicht unerheblich abgenommen. Auf der East-Indian-Bahn ist dies theils eine Folge der schlechteren Ernten, theils durch Tarifänderungen veranlaßt; auf der Great-Indian-

Peninsula-Bahn fehlten hauptsächlich die Baumwollentransporte nach Bombay. Was auch immer die Ursachen sein mögen, das Factum bleibt, daß der Güterverkehr in den letzten Jahren keinen Fortschritt, sondern häufig sogar einen Rückschritt gezeigt hat, die Handelsconjuncturen tragen hieran nicht allein die Schuld, da Straßen und Flüsse, die mit den Eisenbahnen concurriren, keine Verkehrsabnahme aufweisen. Es scheint sonach die Befürchtung gerechtfertigt, daß die Eisenbahnen nicht so viel benutzt werden, wie es gewünscht werden muß; und es ist daher Sache der Eisenbahnverwaltungen, auf Mittel und Wege zu sinnen, um ihre Einrichtungen mehr den Bedürfnissen und Sitten des Landes anzupassen.« Hinsichtlich der Betriebsausgaben sind sehr befriedigende Resultate aufzuweisen; im Durchschnitt aller Linien betrugen dieselben 53 pCt. der Brutto-Einnahmen, während die einzelnen Bahnen auch hier große Verschiedenheiten zeigen. Auf der East-Indian-Main-Bahn betrugen die Ausgaben wie bei den besten Englischen Eisenbahnen nur 41 pCt. der Einnahme; es rührt dies wohl wesentlich daher, daß diese Bahn in der Lage ist, Indische Kohlen zum Preise von 7 Sh. pro Ton verwenden zu können, statt der Englischen, welche 2 £ pro Ton kosten. Auf der Great-Indian-Peninsula-Bahn betrugen die Ausgaben 60 pCt., auf der Scinde-Punjab- und Delhi-Bahn 86 pCt., auf der Calcutta- und South-Eastern-Bahn sogar 91 pCt. der Brutto-Einnahme.

Die Gesammtzahl des Fahrmaterials betrug auf den garantirten Bahnen Ende 1872:

Locomotiven	1,323	oder etwa 1 auf 4 Meilen Bahnlänge,
Personenwagen ..	3,539	» » 1 » 1½ » »
Güterwagen	23,006	» » 4 pro Meile.

Im Allgemeinen ist ein Rückblick auf die Entwickelung des Indischen Eisenbahnwesens nur befriedigend und es ist zu hoffen, daß nach Eröffnung verschiedener Staatsbahnen die Betriebsresultate sich noch günstiger gestalten werden. Jedenfalls dürfte es zweckmäßig sein, daß der Staat den Ankauf verschiedener garantirter Linien ernstlich ins Auge faßt, da es unzweifelhaft vortheilhafter ist, diesen Kauf mit Capitalien, die zu 4 pCt. angeliehen werden können, auszuführen, als wie jetzt geschieht, 5 pCt. des Baucapitals als Jahreszinsen zu garantiren. Eine andere Wohlthat, sowohl für die Eisenbahnen wie für den Staat, ist der Aufschluß der unerschöpflichen Kohlendistricte, mit denen Indien gesegnet ist, die aber bis jetzt wunderbarer Weise von den Eisenbahnen fast vermieden sind. Es ist zu hoffen, daß die Untersuchung des Mr. Walter Neß, welcher im Auftrage der Regierung die Kohlenfelder eingehend studirt hat, die verborgenen Schätze ans Licht fördern werde, welche durchaus geeignet sind, Indien auf einen hohen Rang in Bezug auf Reichthum, Industrie und Unabhängigkeit zu erheben.

(Deutsche Eisenbahn-Zeitung nach dem Engineering.)

Im Auftrage des Kaiserlichen General-Postamts herausgegeben von Dr. Kapßler.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).



